

LES ROUTES ET AUTOROUTES: ESSENTIELS À LA COMPÉTITIVITÉ DU CANADA



Préparé par le
Centre for Spatial Economics

Préparé pour L'Association
canadienne
des automobilistes

NOVEMBRE 2006



TABLE DES MATIÈRES

Section	Page
Points saillants	H-1
Au sujet du présent rapport.....	1
Impacts économiques directs des routes et autoroutes	2
Le réseau routier canadien.....	5
Qui utilise les routes et autoroutes, et pourquoi?.....	7
Comment les gens utilisent-ils les routes et les autoroutes?.....	9
Quelles sont les marchandises transportées et où sont-elles transportées?.....	12
Routes, autoroutes et tourisme	14
Routes et autoroutes, productivité et niveau de vie	15
Routes et autoroutes et modèles d'occupation des terres.....	16
Routes et autoroutes dans les régions rurales	19
Répercussions financières du transport routier et autoroutier	20
Routes et autoroutes et accès au travail.....	22
Routes et autoroutes et accès aux services de santé	23
Routes et autoroutes pour le développement du pays.....	23
Réduction du financement et de l'entretien des routes et des autoroutes	25
Augmentation du nombre de véhicules sur les routes et les autoroutes	25
Liens entre les localités	27
Temps de déplacement	27
Rentabilité de l'utilisation d'une automobile	29
Sécurité routière	30
Potentiel des STI et des systèmes de navigation par satellite.....	31
Financement de l'infrastructure de transport.....	32
Nécessité d'une intervention fédérale	33
Références	36

Points saillants

LES ROUTES ET AUTOROUTES : ESSENTIELLES À LA COMPÉTITIVITÉ DU CANADA

Le présent document explique les raisons pour lesquelles le gouvernement fédéral doit assumer un rôle de leader dans l'élaboration d'une vision nationale cohérente en matière de qualité et de sécurité des routes et autoroutes, et assurer le financement durable des initiatives d'amélioration et d'agrandissement du réseau routier national. Le ministre des Finances, James Flaherty, a confirmé ce rôle le 28 septembre 2006, lors d'une allocution à l'université Queen's en déclarant : « La solution nécessitera d'y consacrer beaucoup de temps et d'honorer les nombreux engagements financiers qui s'imposent. Cela met clairement en lumière, à présent, une responsabilité fondamentale de la part du gouvernement fédéral. C'est la raison pour laquelle nous n'avons d'autre choix que celui d'adopter un cadre de financement à long terme de l'infrastructure. »

Un aperçu

Les Canadiens font face à un déficit approximatif de 22 milliards de dollars en ce qui concerne leur réseau routier national. La conséquence inévitable de ce déficit est une congestion sans cesse croissante sur nos routes qui touche le commerce intérieur et international, le tourisme et les navetteurs. L'achalandage des principaux postes frontaliers vers les États-Unis nuit actuellement à la circulation libre des marchandises et des touristes, ce qui réduit notre capacité concurrentielle et aggrave la situation déjà difficile à laquelle doit faire face notre industrie touristique. Les navetteurs mettent en moyenne 63 minutes par jour pour se rendre au travail et en revenir (une hausse de 17 p. 100 par rapport à il y a 13 ans), ce qui correspond à une semaine de travail supplémentaire par année et mine davantage notre capacité concurrentielle.

Les États-Unis sont notre principal partenaire commercial. Les entreprises américaines sont en concurrence directe avec les nôtres sur les marchés mondiaux. Le gouvernement américain s'est récemment engagé à investir près de 48 milliards de dollars par année (en dollars canadiens) sur une période de six ans, ou 286 milliards de dollars au total, afin d'améliorer et d'élargir son réseau routier, d'augmenter la sécurité routière et d'améliorer le transport en commun. Pour maintenir notre position concurrentielle face aux États-Unis, notre gouvernement fédéral doit dépenser au moins 4,8 milliards de dollars dans notre réseau routier, dans la sécurité routière et dans le transport en commun. Le Conseil de la fédération canadienne des contribuables estime que le gouvernement fédéral ne dépense, au mieux, que 441 millions de dollars par année dans ces secteurs critiques, soit moins d'un dixième du montant requis.

Les routes – tout comme les automobiles, les camions et les autocars qui les utilisent – sont le pivot du réseau des transports et tout indique qu'il en demeurera ainsi dans l'avenir prévisible. Dans un pays aussi vaste que le Canada, où les centres d'activité sont dispersés, l'avion, les transports en commun, le train et le navire sont essentiels pour assurer le déplacement des voyageurs et des marchandises, mais ce sont les routes qui acheminent la plus grande part des biens et des personnes. En effet, la majorité des déplacements de voyageurs se font entièrement par route, que ce soit en voiture privée, en camion léger ou, beaucoup moins souvent, en autobus (urbain, scolaire affrété ou interurbain régulier). Du côté des marchandises, près de la moitié d'entre elles sont

acheminées entièrement par camion. Et la très grande partie des marchandises transportées par train, par navire ou par avion sont transbordées dans un camion au départ ou à l'arrivée.¹

Les données de recensement pour 2001 indiquent que près de 81 p. 100 des travailleurs canadiens se rendent à leur travail chaque jour en conduisant leur propre véhicule ou en étant passager dans un véhicule conduit par une autre personne. De plus, les Canadiens utilisent principalement leurs véhicules personnels sur le grand réseau routier du Canada pour se rendre au travail, à l'école, au centre commercial, à leurs loisirs et à leurs activités sociales. Le maintien et l'élargissement du réseau routier canadien constituent des éléments clés du maintien et de l'amélioration de nos niveaux de production, de notre capacité concurrentielle sur la scène mondiale, ainsi que du maintien et de l'amélioration de notre niveau de vie.

L'agglomération constitue l'une des nombreuses façons qui permettent aux sociétés d'obtenir une croissance de leur productivité. Les régions métropolitaines existent en raison des avantages énormes qu'elles offrent. Ensemble, les quatre principales régions métropolitaines du Canada (Toronto, Montréal, Vancouver et Calgary) ne représentaient que 36 p. 100 de la population totale du Canada en 1995, mais elles ont connu une croissance équivalant à plus de 65 p. 100 de la croissance totale de la population du Canada depuis 1995.

Ces quatre régions métropolitaines ont une caractéristique en commun : chacune est reliée par des autoroutes principales et des postes frontaliers au vaste réseau routier inter-États des États-Unis et, par conséquent, aux immenses marchés en croissance rapide des États-Unis. Ces liens routiers ont facilité l'urbanisation du Canada et ont joué un rôle primordial dans la croissance de notre productivité et dans l'amélioration de notre niveau de vie.

Les routes et autoroutes sont également essentielles pour permettre aux touristes de se rendre dans les régions rurales et nordiques et pour transporter les produits agricoles, miniers et forestiers hors de ces régions. Le réseau routier du Canada doit être maintenu pour que les régions urbaines et rurales demeurent reliées entre elles. Après des décennies de fermetures d'aéroports et de voies ferrées en régions éloignées, le réseau routier du Canada est la seule voie de transport qui relie bon nombre de collectivités rurales et nordiques au reste du monde.

Ce qu'il faut faire

Le gouvernement du Canada devrait élaborer une politique nationale sur les routes en collaboration avec les provinces. Il devrait appuyer cette politique par un financement durable à long terme en affectant à un fonds stratégique pour l'infrastructure de transport, comme le suggère le Conseil de la fédération, les fonds non attribués amassés grâce à la taxe d'accise sur l'essence. Il serait même tout à fait raisonnable de suggérer un financement encore plus important. En collaboration avec les provinces, le gouvernement fédéral devrait adopter les lois requises pour faciliter la création de partenariats privés-publics pour la construction et le maintien de routes, de ponts et de tunnels dans toutes les régions du pays afin de tirer parti des énormes fonds de pension qui cherchent à participer à de tels projets. Il devrait appuyer la recherche en

¹ Source : *Vision fondée sur l'équilibre*, Comité d'examen de la *Loi sur les transports au Canada*, juin 2001.

matière de sécurité routière et de technologie des STI et promouvoir l'établissement de normes de sécurité et de qualité nationales en ce qui concerne les routes.

La population et les entreprises canadiennes sont fatiguées des querelles intergouvernementales et du manque d'imputabilité dans ce domaine. La population, les entreprises, les gouvernements provinciaux et les administrations municipales de ce pays veulent tous que le gouvernement du Canada montre le leadership requis dans ce domaine. Le gouvernement du Canada doit s'efforcer d'éliminer les lacunes de l'infrastructure nationale des transports pour que nous puissions maintenir et améliorer notre position concurrentielle sur la scène mondiale et, par conséquent, assurer la hausse continue de notre niveau de vie.

LES ROUTES ET AUTOROUTES : ESSENTIELLES À LA COMPÉTITIVITÉ DU CANADA

AU SUJET DU PRÉSENT RAPPORT

Sans son réseau routier national, le Canada ne pourrait pas produire autant de biens et services, ni en faire le commerce avec les États-Unis. Nous ne pourrions pas nous rendre au travail, à l'école, au magasin ni dans des lieux de loisirs. En bref, nous ne pourrions ni maintenir ni améliorer notre qualité et notre niveau de vie.

Malgré le rôle essentiel que jouent les routes et les autoroutes dans les activités économiques et sociales de la population canadienne, la qualité et la sécurité de notre réseau routier national ne sont pas égales d'une région à l'autre du Canada. Des enquêtes montrent que de plus en plus, la population canadienne estime que les routes et les autoroutes se détériorent. Les Canadiens croient également que l'amélioration du réseau routier devrait compter parmi les principales priorités du pays. Depuis 1994, les provinces et territoires insistent auprès du gouvernement fédéral pour qu'il assume son rôle de leader dans ce domaine en adoptant une politique nationale fédérale-provinciale-territoriale sur les routes. Les provinces et territoires ont maintes fois réitéré leur demande dans les années qui ont suivi.

Entre-temps, le commerce du Canada avec le reste du monde, en particulier avec les États-Unis, continue de croître et les économistes considèrent que le commerce international est un facteur essentiel à la croissance du pays pour les décennies à venir. Par conséquent, le transport par camion continuera d'augmenter et le Canada aura de plus en plus besoin de postes frontaliers efficaces et de routes et d'autoroutes sécuritaires et en bon état.

De récents rapports indiquent que les personnes qui font la navette entre leur domicile et leur lieu de travail, les navetteurs, parcourent des distances toujours plus grandes et qu'il leur faut de plus en plus de temps pour se rendre au travail et en revenir. Des enquêtes révèlent que pour des déplacements de distance équivalente, la durée du trajet pour se rendre au travail et pour en revenir est considérablement plus longue pour ceux qui utilisent les transports en commun que pour ceux qui utilisent leur propre véhicule. Au cours des prochaines décennies, la population et l'activité économique continueront de se concentrer dans les centres urbains du Canada, et les embouteillages et la frustration des navetteurs s'accroîtront.

La population et les entreprises canadiennes réclament des mesures dans ce domaine. Mais le gouvernement fédéral continue de faire la sourde oreille en refusant d'assumer son rôle de leader et en ne partageant qu'une faible partie des revenus considérables générés par les taxes sur l'essence. La santé et la sécurité de la population sont des facteurs importants qui justifient l'investissement dans nos routes et autoroutes. Il est nécessaire d'élaborer une vision nationale sur la sécurité et la qualité des routes, une tâche dont seul le gouvernement fédéral peut se charger.

La compétitivité des entreprises canadiennes est également un facteur de premier ordre qui justifie l'investissement dans nos routes et autoroutes. Un réseau de routes et d'autoroutes de première classe procure de nombreux avantages directs et indirects à la population d'un pays. Lorsque l'infrastructure de transport d'un pays est sous-financée, c'est tout le pays et sa population qui en souffrent. La productivité diminue, les occasions commerciales s'envolent, les touristes choisissent d'autres destinations, la mobilité est réduite et des emplois sont perdus. Le

gouvernement fédéral a directement intérêt à assurer le financement stable, prévisible et à long terme des principaux liens routiers du pays. En s'engageant à financer ce bien stratégique ou à contribuer à son financement, le gouvernement fédéral favoriserait des réalisations bénéfiques dans ces domaines. L'augmentation de la capacité augmenterait le commerce et le tourisme, améliorerait la productivité et réduirait les émissions de GES. Les améliorations en matière de sécurité engendreraient une réduction des coûts de la santé.

La qualité de vie et la compétitivité économique futures du Canada dépendent de la sécurité, de l'efficacité et de la durabilité des routes et autoroutes. Le présent document explique les raisons pour lesquelles le gouvernement fédéral doit assumer un rôle de leader dans l'élaboration d'une vision nationale uniforme en matière de qualité et de sécurité des routes et assurer le financement durable des initiatives d'amélioration et d'agrandissement du réseau routier national.

IMPACTS ÉCONOMIQUES DIRECTS DES ROUTES ET AUTOROUTES

Sans le réseau routier de près d'un million de kilomètres du Canada, le mouvement de la population et des marchandises serait grandement limité. Notre capacité de socialiser avec amis et parents et de faire des affaires au pays et à l'étranger serait également restreinte.

Il y a cinq cents ans, des embarcations ont transporté les premiers colons au Canada. Il y a plus de cent ans, le chemin de fer a repoussé les frontières du Canada jusqu'à la côte du Pacifique. Mais au début des années 1900, la production de masse de l'automobile a changé à tout jamais le visage du Canada. En 2006, après des décennies de développement économique et d'établissement de la population facilités par l'automobile, il est difficile d'imaginer un Canada sans route.

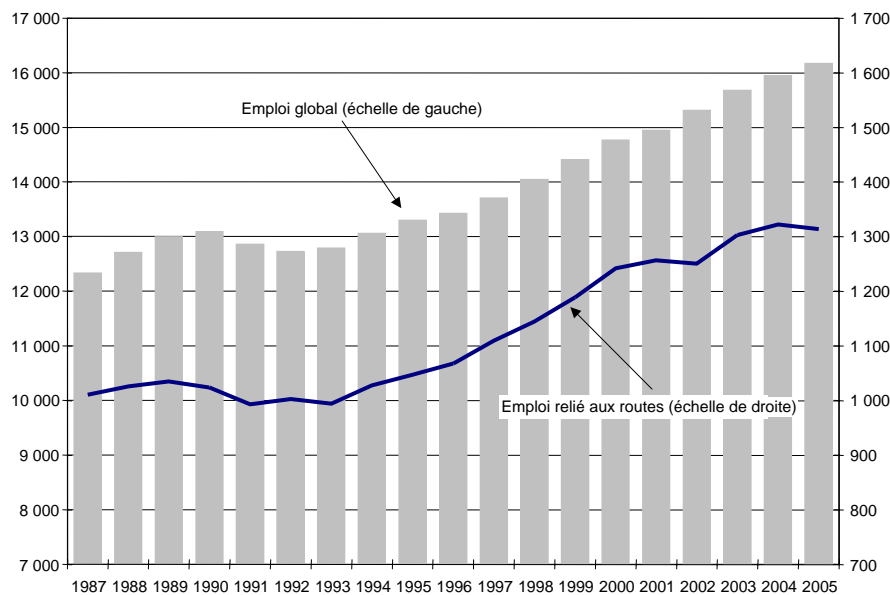
Aujourd'hui, les routes et les autoroutes sont directement reliées à au moins 8 p. 100 de tous les emplois occupés par les Canadiens, un pourcentage qui se maintient depuis au moins deux décennies (voir les graphiques 1 et 2). Mais les avantages offerts par les routes vont bien au-delà des impacts directs. Les routes facilitent, d'une façon ou d'une autre, la production et la distribution de presque toutes les activités économiques et sociales. Sans les routes, la plupart des activités économiques et des interactions sociales cesseraient. Sans la mobilité permise par les routes, la qualité et le niveau de vie dont nous jouissons aujourd'hui seraient impossibles.

Dans cette section, nous expliquons les divers liens entre l'activité économique du Canada et les routes et autoroutes. Les autres sections du rapport portent sur la multitude des avantages découlant de l'existence du réseau routier du Canada et sur la nécessité du leadership fédéral en ce qui concerne la préservation et la création d'un système national.

L'Enquête sur la population active pour 2005 de Statistique Canada nous permet de faire les estimations suivantes :

- en 2005, environ 1,3 million, sur un total de 16,1 millions d’emplois au Canada (ou 8,1 p. 100 du total), sont directement attribuables à l’existence des routes et autoroutes;
- ce total comprend 427 400 emplois (ou 32,5 p. 100 de tous les emplois reliés aux routes; voir le graphique 3) dans l’industrie du transport, dont 272 600 emplois dans le secteur du camionnage, 43 200 emplois dans le secteur des transports en commun (la majorité de ces transports se faisant sur les routes), 38 300 emplois dans le secteur des services de taxi et de limousine, 30 100 emplois dans le secteur des autobus scolaires et d’employés, 25 500 emplois dans le secteur des activités de soutien pour le transport routier et 17 700 emplois dans le secteur des autocars interurbains, ruraux et nolisés ou d’autres formes de transport en commun et de transport terrestre;
- il comprend 273 200 emplois (ou 20,8 p. 100 des emplois; voir le graphique 3) dans le secteur des activités connexes de détail (y compris 150 600 emplois chez des concessionnaires automobiles; 75 000 emplois dans des stations-service; 33 800 emplois dans le secteur des pièces et accessoires automobiles et des pneus; 13 800 autres emplois dans le secteur des concessionnaires de véhicules moteurs);
- il comprend également 231 900 emplois (ou 17,7 p. 100 des emplois) dans le secteur de la fabrication de véhicules automobiles, de carrosseries, de remorques et de pièces de véhicules automobiles;

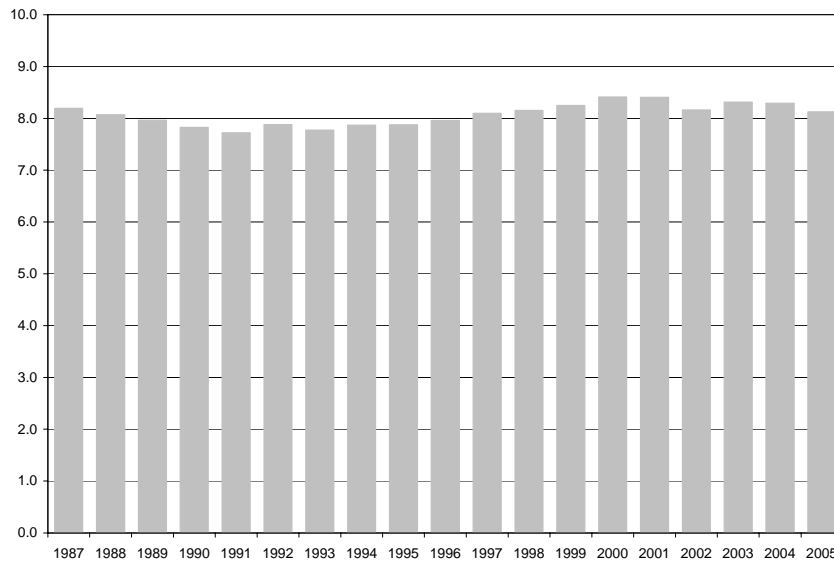
Graphique 1
L’emploi total et l’emploi relié aux routes au Canada
Milliers de personnes de 1987 à 2005



Source : Statistique Canada, Enquête sur la population active et Centre for Spatial Economics

Graphique 2

Emplois reliés aux routes exprimés en pourcentage du total des emplois au Canada Part en pourcentage du total des emplois de 1987 à 2005



Source : Statistique Canada, Enquête sur la population active et Centre for Spatial Economics

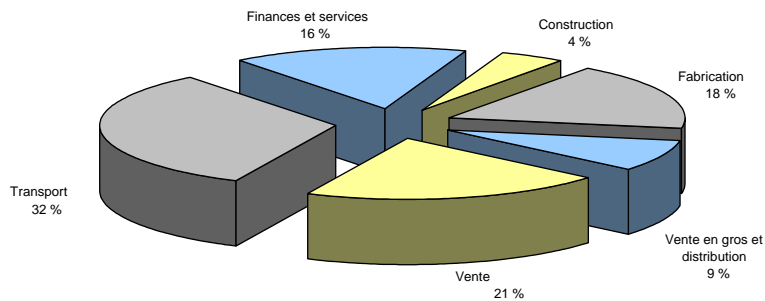
- il comprend 210 600 emplois (16,0 p. 100) dans le secteur des services connexes (145 900 dans le secteur de la réparation et de l'entretien des automobiles; 30 300 dans le secteur du transport des marchandises; 18 200 emplois dans le secteur de la location et de la location à long terme d'équipement automobile; 16 200 emplois dans le secteur des terrains de caravanning et de véhicules récréatifs);
- il comprend 111 900 emplois (8,5 p. 100) dans le secteur de la vente en gros et de la distribution de véhicules, de pièces, d'accessoires et de produits pétroliers;
- enfin, il comprend 58 700 emplois (4,5 p. 100) dans le secteur de la construction d'autoroutes, de rues et de ponts.

À noter que les données ci-dessus ne tiennent pas compte des milliers de personnes qui fournissent des services de transport au sein d'entreprises individuelles. De plus, elles ne tiennent pas compte des travailleurs qui fournissent des services d'assurance automobile, des employés des gouvernements fédéral, provinciaux et territoriaux des différentes régions du pays qui établissent les plans du réseau routier, qui supervisent sa création et son entretien et qui exécutent des activités connexes de réglementation et d'administration. En d'autres termes, les emplois reliés aux routes exprimés en pourcentage du total des emplois au Canada excèdent les 8 p. 100 indiqués ci-dessus.

Nous savons que les emplois de bon nombre de ces secteurs affichent des taux de production (productivité) plus élevés que ceux de la plupart des autres industries. Malheureusement, les données sur le produit intérieur brut (PIB) de Statistique Canada ne sont pas suffisamment

détaillées pour nous permettre de calculer le PIB relié aux routes exprimé en pourcentage du PIB total. Toutefois, de récentes estimations effectuées en Europe suggèrent que le pourcentage du PIB relié aux routes par rapport au PIB total correspond à plus du double du pourcentage des emplois reliés aux routes par rapport au total des emplois.² Donc, au Canada, le PIB relié aux routes correspond probablement à au moins 16 p. 100 du PIB total.

Graphique 3
Emplois reliés aux routes par industrie au Canada en 2005
Part en pourcentage du total des emplois reliés aux routes



Source : Statistique Canada, Enquête sur la population active et Centre for Spatial Economics

LE RÉSEAU ROUTIER CANADIEN

Le réseau public canadien de routes d'accès et d'autoroutes s'étend sur plus de 950 000 kilomètres.

Le réseau routier national (RRN) est l'épine dorsale du réseau de transport canadien. Il permet la majorité des déplacements interurbains, interprovinciaux et internationaux en véhicule automobile au Canada. Même s'il ne représente que 4,2 p. 100 des 950 000 kilomètres de routes et d'autoroutes interreliées du Canada, il assure 30 p. 100 de la circulation routière.

Les autorités provinciales et municipales sont responsables de la construction et de l'entretien de presque toutes les routes du Canada. Les provinces sont responsables des 7 500 kilomètres de la route transcanadienne. Cette route a été conçue et améliorée par le gouvernement fédéral immédiatement après la Seconde Guerre mondiale, mais les gouvernements provinciaux qui en sont maintenant propriétaires sont responsables de son utilisation et de son entretien. Les gouvernements provinciaux sont également chargés des 231 000 kilomètres de routes principales et secondaires de grande capacité, y compris des segments de routes importantes (comme l'autoroute 401) qui traversent de grands centres urbains. Enfin, les gouvernements provinciaux

² *The Socio-Economic Benefits of Roads in Europe*, European Union Road Federation, mars 2006.

sont responsables de la construction et de l'entretien d'environ un quart du réseau routier du Canada.

Les municipalités du Canada sont collectivement responsables de la construction et de l'entretien de 32 000 kilomètres de routes à accès limité. Les administrations municipales sont également responsables de la construction et de l'entretien de 655 000 kilomètres de rues et d'artères dans les villes et villages du pays, y compris du sous-réseau de routes rurales du pays.

En plus de ce qui précède, il existe environ 344 kilomètres de routes et autoroutes à péage au Canada.

Tableau 1
Propriétaires, types de routes et nombre de kilomètres des routes et autoroutes du réseau routier canadien

Ensemble du réseau	Types de routes	940 844
Propriété fédérale	routes secondaires dans les parcs ou sur d'autres propriétés du gouvernement	15 000
Propriété provinciale	route Transcanadienne conçue et améliorée par le gouvernement fédéral en 1949	7 500
	routes principales et secondaires de grande capacité y compris des segments de routes importantes qui traversent de grands centres urbains	231 000
Propriété municipale	rues et artères dans les villes et villages sous-réseau de routes rurales du pays	655 000
	routes à accès limité y compris les autoroutes rurales et urbaines.	32 000
Autre propriété	routes à péage	344

Source : *Vision fondée sur l'équilibre*, Comité d'examen de la *Loi sur les transports au Canada*, juin 2001.

Selon la Federal Highway Administration (FHA) des États-Unis, le réseau routier est beaucoup plus élaboré au Canada (où il existe près de 32 kilomètres de route par tranche de mille habitants) qu'aux États-Unis (24 kilomètres de route par tranche de mille habitants), mais les deux pays ont une grande longueur d'avance sur les autres principaux pays industrialisés tels que la Suède et la France (qui comptent tous deux plus de 15 km de route par tranche de mille habitants), le Japon (un peu plus de 9 km par tranche de mille habitants), l'Allemagne (environ 7 km par tranche de mille habitants) et le Royaume-Uni (environ 6 km par tranche de mille habitants).³ Puisque le Canada est si grand et que sa population et ses activités économiques dépendent énormément du

³ Voir le site Web de la FHA à l'adresse <http://www.fhwa.dot.gov/ohim/hs97/in2.pdf>.

réseau routier, un ratio routes-habitants plus grand que la moyenne est essentiel au maintien de sa connectivité et de sa compétitivité.

La grande superficie du Canada pose un défi majeur. Par conséquent, il est clairement dans l'intérêt de l'ensemble du pays – soit du gouvernement fédéral – de jouer un rôle actif dans l'établissement de normes nationales de sécurité et de qualité des routes et d'assurer le financement durable des initiatives d'amélioration et d'agrandissement du réseau routier national. Comme nous le démontrerons dans le présent rapport, les activités reliées aux routes et autoroutes génèrent des revenus beaucoup plus élevés pour le gouvernement fédéral que les sommes que ce gouvernement dépense pour la construction ou l'entretien des routes, une situation intolérable étant donnée l'importance stratégique du réseau routier national pour le bien-être économique et social du pays.

QUI UTILISE LES ROUTES ET AUTOROUTES, ET POURQUOI?

Au Canada, le développement économique et l'établissement de la population se sont d'abord concentrés dans la région de l'Atlantique, le long du fleuve Saint-Laurent et dans le bassin des Grands Lacs. Tout cela a commencé il y a plus de cinq siècles et le transport maritime constituait alors le principal moyen de transport. Dans les années 1860 et 1870, le développement du Canada vers l'ouest, soit vers le Pacifique, s'est effectué grâce à la construction des chemins de fer. Aujourd'hui, cependant, les routes et autoroutes servent à la majorité des déplacements de personnes et de marchandises dans tout le pays.

En 2000, le ministre des Transports du Canada a créé le Comité d'examen de la *Loi sur les transports au Canada* pour qu'il examine tous les secteurs des transports couverts par la *Loi sur les transports au Canada*. Les routes et autoroutes ne font pas partie de manière explicite du mandat du Comité puisque, en grande partie, elles ne sont pas de compétence fédérale. Néanmoins, voici ce que le Comité indiquait dans son rapport final de juin 2001 :

Les routes – tout comme les automobiles, les camions et les autocars qui les utilisent – sont le pivot du réseau des transports et tout indique qu'il en sera ainsi dans l'avenir prévisible. Dans un pays aussi vaste que le Canada, où les centres d'activité sont dispersés, l'avion, les transports en commun, le train et le navire sont essentiels pour assurer le déplacement des voyageurs et des marchandises, mais ce sont les routes qui en acheminent la plus grande part. En effet, la majorité des déplacements de voyageurs se font entièrement par route, que ce soit en voiture automobile privée, en camion léger ou, beaucoup moins souvent, en autocar (urbain, scolaire, affrété ou interurbain régulier). Près de la moitié des marchandises sont acheminées entièrement par camion et la majeure partie des marchandises transportées par train, par navire ou par avion sont transbordées dans un camion au départ ou à l'arrivée.⁴

Le Comité a ainsi consacré un chapitre entier de son rapport à la question des routes.

⁴ *Vision fondée sur l'équilibre*, Comité d'examen de la *Loi sur les transports au Canada*, juin 2001.

Le rapport du Comité souligne quelques caractéristiques très importantes du réseau routier du Canada⁵ :

- Les provinces des Prairies regroupent plus de la moitié des routes du pays.
- Environ 65 p. 100 des routes du réseau national ne sont pas revêtues, en particulier les voies d'accès rurales.
- Les usagers des routes et autoroutes parcourent au total 270 milliards de kilomètres par an sur le réseau.
- Leur répartition est très inégale : les trois quarts des usagers utilisent seulement le quart du réseau.
- On compte 40 p. 100 des usagers qui circulent sur seulement 5 p. 100 des routes canadiennes.
- L'autoroute 401 qui traverse Toronto est l'une des routes les plus achalandées au monde avec 350 000 véhicules par jour.
- La majorité du réseau provincial, y compris de longs tronçons de la transcanadienne, reçoit moins de 3 000 véhicules par jour.
- La plus grande part de la circulation est constituée de voyageurs circulant en voiture ou en camion léger et ce secteur augmente plus rapidement que la population ou la production nationale.
- Depuis plusieurs dizaines d'années, la circulation par camion augmente elle aussi à un rythme comparable ou presque à celui de la production nationale (ce qui n'est pas du tout surprenant, étant donné que l'économie a pris son essor essentiellement au niveau des services). Sous l'influence des innovations en gestion logistique et de l'Accord de libre-échange nord-américain, la circulation par camion s'est accrue dans les années 1990 encore plus rapidement que l'économie générale.
- La circulation s'est accrue plus rapidement que le réseau routier, particulièrement en ce qui concerne les artères et les autoroutes des centres urbains et de leurs banlieues.
- La congestion est devenue un problème sérieux dans les grands centres.
- Toutes les tendances sous-jacentes semblent indiquer que la circulation routière continuera à croître rapidement.

⁵ *Vision fondée sur l'équilibre*, Comité d'examen de la *Loi sur les transports au Canada*, juin 2001.

COMMENT LES GENS UTILISENT-ILS LES ROUTES ET LES AUTOROUTES?

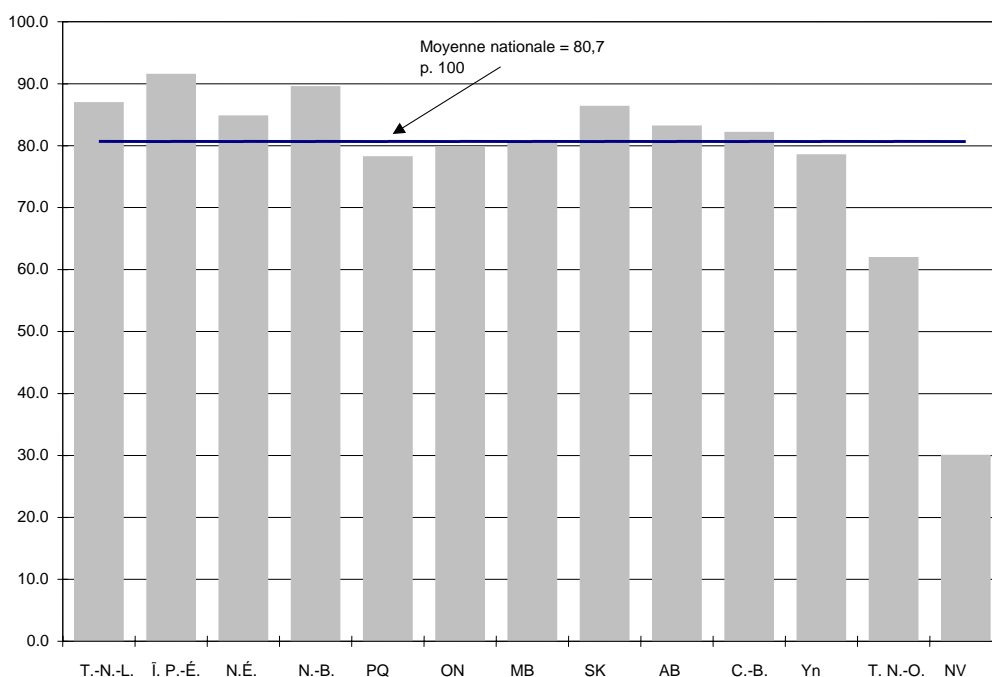
Les données de recensement de 2001 indiquent que près de 81 p. 100 des travailleurs canadiens se rendent à leur travail chaque jour en conduisant leur propre véhicule ou en étant passager dans un véhicule conduit par une autre personne.

Ce pourcentage s'applique dans presque toutes les provinces (graphique 4) et il est même supérieur dans plusieurs provinces, notamment à l'Île-du-Prince-Édouard et au Nouveau-Brunswick. Ce n'est que dans les Territoires du Nord-Ouest et au Nunavut que ce pourcentage est grandement inférieur à la moyenne nationale.

L'enquête intitulée *Transportation for Tomorrow Survey 2001*⁶ couvrait non seulement les déplacements reliés au travail mais également tous les déplacements effectués sur une base quotidienne par les résidents de la région du Golden Horseshoe. Les habitudes de déplacement quotidiennes de ces personnes pour se rendre ailleurs qu'au travail sont probablement à l'image des modèles de déplacement adoptés par les Canadiens dans toutes les régions du pays.

Graphique 4

Main-d'œuvre par mode de transport pour chaque province et territoire en 2001 Part en pourcentage de toutes les personnes occupant un emploi



Source: Statistique Canada, Recensement de 2001

⁶ *Transportation for Tomorrow Survey 2001*, Joint Program in Transportation, University of Toronto, Data Management Group. Voir <https://www.jpint.utoronto.ca>.

En 2001, 6,5 millions de personnes vivaient dans des collectivités couvertes par l'enquête. En moyenne, chaque personne a effectué 2,5 déplacements par jour, pour un total de 14 millions de déplacements pour chaque période de 24 heures. Les destinations de ces déplacements sont réparties comme suit :

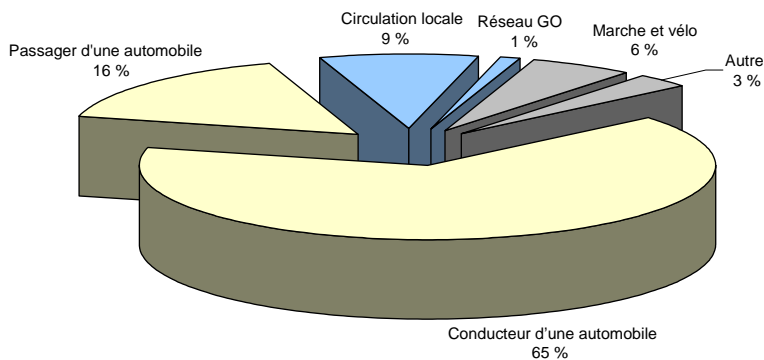
- domicile : 42 p. 100
- autres (emplettes, loisirs, etc.) : 33 p. 100
- travail : 18 p. 100
- école : 6 p. 100

En d'autres termes, les déplacements pour le travail correspondaient à moins d'un déplacement sur cinq parmi tous les déplacements effectués chaque jour.

Sur les 14 millions de déplacements effectués, les modes de transport utilisés (graphique 5) sont répartis comme suit :

- conducteur d'une automobile : 65 p. 100
- passager d'une automobile : 16 p. 100
- transport en commun : 9 p. 100

Graphique 5
Déplacements personnels quotidiens par mode de transport dans la région du Golden Horseshoe



Source : *Transportation for Tomorrow Survey 2001*

- réseau GO : 1 p. 100
- marche et vélo : 6 p. 100
- autre : 3 p. 100

Autrement dit, 81 p. 100 de tous les déplacements ont été effectués par une personne qui conduisait une automobile ou qui était le passager dans une automobile, et 10 p. 100 des déplacements ont été effectués à l'aide du transport en commun. La marche, le vélo, et autres ont servi à effectuer la tranche restante de 9 p. 100 des déplacements. Le graphique 5 (ci-dessus) illustre la répartition de ces déplacements.

Sur les 14 millions et plus de déplacements, 3,3 millions ont été effectués pendant les heures de pointe (entre 6 h et 9 h). Les destinations des déplacements effectués pendant les heures de pointe sont réparties comme suit :

- travail : 55 p. 100
- école : 23 p. 100
- autre : (emplettes, loisirs, etc.) : 17 p. 100
- domicile : 5 p. 100

Donc, pendant les heures de pointe, il n'est pas surprenant de constater que les déplacements pour le travail sont ceux qui sont les plus nombreux.

Les modes de transport utilisés pour les déplacements pendant les heures de pointe sont répartis comme suit :

- conducteur d'une automobile : 61 p. 100
- passager d'une automobile : 12 p. 100
- transport en commun : 12 p. 100
- réseau GO : 2 p. 100
- marche et vélo : 9 p. 100
- autre : 5 p. 100

On constate une fois de plus que l'utilisation de l'automobile domine pendant les heures de pointe (représentant 73 p. 100 de tous les déplacements effectués pendant les heures de pointe).

La région du Golden Horseshoe, en particulier la région du Grand Toronto et de Hamilton, est mieux desservie par les services de transport en commun interurbain et local que la plupart des autres régions du Canada. Donc, le taux d'utilisation du transport en commun devrait y être plus élevé que dans la plupart des autres collectivités. Toutefois, malgré la disponibilité relative du transport en commun dans cette région, l'utilisation des véhicules personnels – et par conséquent

du réseau routier – continue de dominer les modes de transport. En d’autres termes, le taux d’utilisation des automobiles pour des déplacements autres que ceux reliés au travail devrait être plus élevé ailleurs au Canada que dans la région du Golden Horseshoe, puisque le transport en commun y est moins facilement accessible (à l’exception des régions de Montréal, de Vancouver et d’Ottawa). Les données de recensement et de l’enquête *Transportation for Tomorrow* indiquent que les Canadiens utilisent principalement leur véhicule personnel sur le grand réseau routier du Canada pour se rendre au travail, à l’école, au centre commercial, à leurs loisirs et à leurs activités sociales.

QUELLES SONT LES MARCHANDISES TRANSPORTÉES ET OÙ SONT-ELLES TRANSPORTÉES?

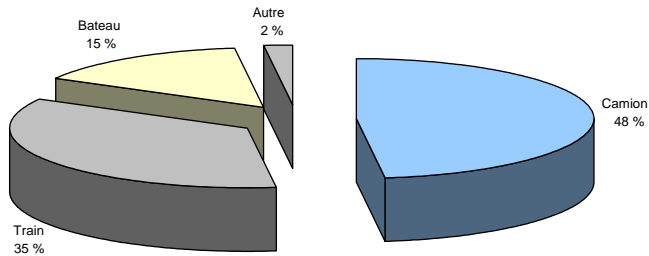
D’après le rapport annuel de 2005 de Transports Canada,⁷ la valeur des biens échangés à l’intérieur du pays et transportés par tous les modes de transport était de 581 milliards de dollars en 2003. De cette valeur totale, 449 milliards de dollars de biens ont été transportés à l’intérieur même d’une province (transport intraprovincial) et 132 milliards de dollars de biens ont été transportés entre provinces (transport interprovincial). Les camionneurs louant leurs services ont transporté 48 p. 100 du tonnage total expédié à l’intérieur du Canada en 2003 (64 p. 100 en expéditions intraprovinciales et 28 p. 100 en expéditions interprovinciales); le transport ferroviaire a transporté 35 p. 100 du tonnage total expédié à l’intérieur du Canada (18 p. 100 en expéditions intraprovinciales et 60 p. 100 en expéditions interprovinciales); le transport maritime a transporté 15 p. 100 du tonnage total expédié à l’intérieur du Canada (18 p. 100 en expéditions intraprovinciales et 11 p. 100 en expéditions interprovinciales). Moins de 0,1 p. 100 des expéditions intérieures ont été effectuées par transport aérien. De plus, au moins 50 p. 100 des activités commerciales intérieures sont reliées au camionnage puisque le trafic des transporteurs privés, des transporteurs qui louent leurs services et des propriétaires exploitants n’est pas mesuré.

Il est important de rappeler qu’un déplacement en camion est habituellement requis au départ et à l’arrivée de chaque mouvement international, interprovincial ou intraprovincial de marchandises par train, par avion ou par bateau.

Les expéditions commerciales intérieures (graphique 6) étaient principalement reliées aux matériaux de construction (24 p. 100), aux produits agricoles (17 p. 100) – ces livraisons étant effectuées en grande partie par le transport intraprovincial – suivis des métaux de première fusion, des métaux et des produits minéraux (9 p. 100) et des produits énergétiques (9 p. 100). La plus grande partie du transport interprovincial par camion a été effectuée sur la route Québec-Ontario, dans les deux directions (30 p. 100 de tout le commerce interprovincial au Canada) et, au deuxième rang, sur la route Ontario-Alberta (12 p. 100 du commerce interprovincial au Canada).

⁷ Voir http://www.tc.gc.ca/pol/fr/rapport/anre2005/toc_f.htm.

Graphique 6 Expéditions intérieures par mode de transport en 2003



Source : Transports Canada

Au niveau international⁸ (graphique 7), les échanges commerciaux du Canada (somme des exportations et des importations) avec le reste du monde ont totalisé plus de 800 milliards de dollars en 2005. Les échanges avec les États-Unis ont représenté 71 p. 100 de ce total, soit 580 milliards de dollars. L'année dernière, le Canada a expédié 84 p. 100 de ses exportations totales aux États-Unis. En valeur dévolue, 60 p. 100 du commerce Canada-États-Unis a été expédié par camion. Le camionnage était le principal mode de transport utilisé pour le commerce du Canada avec les États-Unis en ce qui concerne les exportations (50 p. 100) et les importations (77 p. 100). En ce qui a trait au volume, les modes de transport utilisés pour le commerce étaient répartis comme suit : pipeline (33 p. 100, principalement les exportations), camion (29 p. 100), train (18 p. 100) et bateau (20 p. 100).

En 2004, 80 p. 100 des exportations totales par camion étaient réparties dans cinq groupes de produits : les automobiles et l'équipement de transport; la machinerie et les appareils électriques; d'autres produits manufacturés; les produits de plastique et les produits chimiques; les métaux de base et les articles fabriqués à l'aide de métaux de base. Ce sont également ces cinq groupes qui ont dominé les importations effectuées par camion, mais la machinerie et les appareils électriques se sont classés au premier rang, suivis des automobiles, de l'équipement de transport, etc.

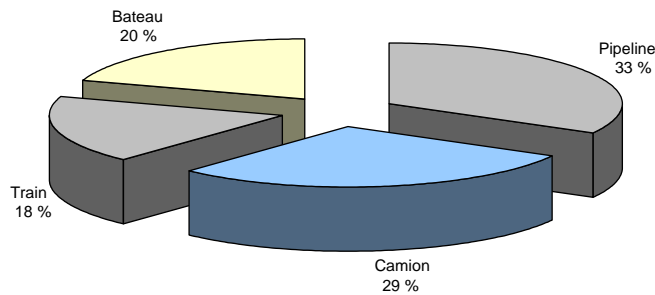
Selon Transports Canada⁹, plus de 68 p. 100 des mouvements transfrontaliers par camion et plus de 75 p. 100 de la valeur des marchandises transportées par camion entre le Canada et les États-Unis ont été traités par six postes frontaliers, en 2005. Ces six postes comprennent (le pourcentage des mouvements transfrontaliers par camion étant indiqué entre parenthèses) ceux de Pont Windsor – Ambassador (26 p. 100); Pont Sarnia – Blue Water (13 p. 100); Pont Fort Erie – Peace (9 p. 100); Pont Niagara Falls – Queenston-Lewiston (7 p. 100); Lacolle, Québec (6 p. 100) et Pacific Highway/Douglas, Colombie-Britannique (6 p. 100). Les postes frontaliers de Windsor, en Ontario, et de St. Stephen, au Nouveau-Brunswick, sont particulièrement problématiques et nécessitent l'attention du gouvernement fédéral.

⁸ Selon l'Alliance canadienne du camionnage à l'adresse <http://www.cantruck.com/industry/stat.php>.

⁹ Voir http://www.tc.gc.ca/pol/fr/rapport/anre2005/toc_f.htm.

Graphique 7

Commerce Canada-États-Unis par volume par mode de transport en 2005



Source : Transports Canada

ROUTES, AUTOROUTES ET TOURISME

En 2005, le secteur touristique au Canada a totalisé 62,7 milliards de dollars. De ce total, 45,2 milliards de dollars ont été dépensés par des Canadiens et 17,5 milliards de dollars ont été dépensés en majeure partie par des voyageurs américains.

Toujours en 2005, 94 p. 100 des Canadiens qui ont fait un voyage de plus de 24 heures dans leur propre province, 65 p. 100 de ceux qui ont fait un voyage de plus de 24 heures dans une autre province et 56 p. 100 de ceux qui ont fait un voyage de plus de 24 heures aux États-Unis ont voyagé en automobile. Sur les voyageurs américains qui ont visité le Canada, plus de 90 p. 100 de ceux qui ont fait un voyage de moins de 24 heures et plus de 60 p. 100 de ceux qui ont fait un voyage de plus de 24 heures ont voyagé en automobile.

La hausse récente du dollar canadien par rapport au dollar américain, jumelée aux mesures de sécurité à la frontière mises en place depuis le 11 septembre 2001 et à diverses inquiétudes en matière de santé, ont empêché les dépenses de touristes autres que canadiens de croître de manière importante au cours de la décennie. Au Canada, néanmoins, les dépenses touristiques provenant de l'étranger, qui étaient de 17,5 milliards de dollars en 2005, sont toujours fortes, et la plupart de ces touristes visitent le Canada en automobile. À l'opposé, les dépenses faites au Canada par des visiteurs canadiens continuent de croître et elles ont atteint 45,2 milliards de dollars en 2005, en hausse par rapport aux 35,9 milliards de dollars dépensés en 2000. La majeure partie des Canadiens qui visitent des destinations canadiennes le font en automobile.

Autrement dit, les routes ont une importance majeure pour les industries du voyage au Canada. L'amélioration du réseau routier national augmenterait la sécurité et la capacité et réduirait la congestion, ce qui améliorerait l'expérience touristique offerte chaque année par le Canada à ses millions de visiteurs. Une nouvelle préoccupation importante doit également être prise en considération, soit les délais auxquels font face les voyageurs aux principaux postes frontaliers entre le Canada et les États-Unis lorsqu'ils doivent partager les ponts et tunnels avec les camions de transport de marchandises, dont le nombre ne cesse d'augmenter. Le rôle du gouvernement fédéral dans le secteur du passage de personnes et de marchandises par les postes frontaliers entre le Canada et les États-Unis est d'importance primordiale.

ROUTES ET AUTOROUTES, PRODUCTIVITÉ ET NIVEAU DE VIE

En octobre 2005, l'Association des ingénieurs-conseils du Canada (AICC)¹⁰ a tenu à souligner une étude de Statistique Canada de 2003 qui concluait que pour chaque dollar investi dans le secteur des immobilisations publiques, le secteur privé épargnait en moyenne 17 cents par année.

Par conséquent, l'AICC suggère que le déficit approximatif de 22 milliards de dollars en ce qui concerne les sommes investies dans les routes pourrait coûter 3,7 milliards de dollars par année à la population et aux entreprises canadiennes sous forme d'un ralentissement des expéditions et sous forme d'une hausse des coûts de la main-d'œuvre et du carburant découlant des déplacements prolongés sur les routes congestionnées et de l'usure hâtive des véhicules. L'AICC souligne que ces coûts supplémentaires sont assumés en plus grande partie par les secteurs qui dépendent le plus du réseau routier, par exemple, les secteurs des services de transport, du commerce de détail et du tourisme. Comme nous le démontrerons dans le présent rapport, certaines raisons nous poussent à croire que ce déficit est encore plus important.

Le gouverneur de la Banque du Canada, David Dodge, a récemment expliqué¹¹ qu'un élément clé de l'atteinte d'un niveau de production global plus élevé par travailleur au Canada :

[TRADUCTION]. . . concerne la construction et l'exploitation des infrastructures indispensables à la croissance et au développement économiques ... les infrastructures favorisent dans une large mesure l'efficacité et la productivité économiques. Mais aujourd'hui, des signes évidents montrent que les infrastructures publiques du Canada pâtissent d'un déficit. Et l'on redoute de plus en plus que ce déficit nuise à la croissance de la productivité et au niveau de vie au pays si des mesures ne sont pas prises pour corriger la situation. . . Trois conditions très favorables sont en ce moment réunies au Canada. Nous avons des gouvernements qui sont décidés à investir dans les infrastructures, un marché privé qui recherche des actifs financiers à long terme, et des besoins accumulés à l'égard de ces investissements au pays. Si nous prenons les mesures qui s'imposent, nous pouvons augmenter la productivité du Canada de deux façons. Premièrement, une infrastructure améliorée peut contribuer à accroître la capacité de production du secteur privé et favoriser une répartition plus efficace des

¹⁰ Des infrastructures fiables pour le Canada et la communauté mondiale, Association des ingénieurs-conseils du Canada, octobre 2005 (voir <http://www.acec.ca>).

¹¹ Allocution prononcée par David Dodge, gouverneur de la Banque du Canada, devant le Conseil canadien des sociétés publiques-privées, le 28 novembre 2005.

ressources. Deuxièmement, elle peut jouer un rôle capital en attirant les entreprises et les gens qui sont le fer de lance de l'innovation continue.

Bien que le gouverneur Dodge n'ait pas limité son allocution à l'infrastructure routière, il a illustré bon nombre de ces remarques en donnant des exemples fondés sur le secteur des transports.

Les commentaires formulés par l'Association des ingénieurs-conseils du Canada et le gouverneur Dodge font ressortir plusieurs points essentiels. Le maintien et l'élargissement du réseau routier canadien constituent des éléments clés :

- du maintien et de l'amélioration de nos niveaux de production;
- de notre capacité concurrentielle sur la scène mondiale;
- du maintien et de l'amélioration de notre niveau de vie.

ROUTES ET AUTOROUTES ET MODÈLES D'OCCUPATION DES TERRES¹²

La croissance économique survient de deux façons : par l'augmentation de la quantité des intrants utilisés dans le processus de production¹³ et par l'augmentation de la quantité des extrants obtenus par unité d'intrant (croissance de la productivité¹⁴). Dans le passé, la croissance économique du Canada a été engendrée à la fois par l'augmentation des intrants et par la hausse de la productivité. La croissance de la productivité est importante puisqu'elle entraîne une hausse des revenus réels par travailleur et par propriétaire d'entreprise. Autrement dit, la croissance de la productivité fournit à la société les moyens de rehausser son niveau de vie.

L'agglomération constitue l'une des nombreuses façons qui permettent aux sociétés d'obtenir une croissance de leur productivité. Les régions métropolitaines existent en raison des avantages énormes qu'elles offrent : les entreprises ont plus facilement accès aux fournisseurs et aux compétences, et elles peuvent vendre et distribuer leurs produits et services de manière plus rentable; les consommateurs peuvent plus facilement obtenir les produits et services qu'ils veulent; les gouvernements peuvent fournir des services publics de manière plus efficace et plus rentable. Lorsque les régions métropolitaines atteignent une masse critique, elles peuvent soutenir des niveaux encore plus élevés de placement privé et public (centres commerciaux régionaux, centres des arts d'interprétation, équipes sportives des ligues majeures, etc.). Les zones urbaines attirent les gens qui recherchent des emplois mieux rémunérés et les entreprises qui recherchent de plus gros marchés et une réserve plus grande de fournisseurs et d'employés.

¹² Le contenu de cette section s'appuie sur une recherche et une analyse récemment réalisées au nom d'un certain nombre de clients par le Centre for Spatial Economics.

¹³ Bien-fonds, main-d'œuvre et capital.

¹⁴ Grâce à l'utilisation d'une plus grande et d'une meilleure technologie, de travailleurs instruits, de structures organisationnelles et de pratiques de gestion, etc.

Au cours des dernières années, la croissance de la population et de l'emploi au Canada s'est concentrée dans quelques-unes de ses principales régions métropolitaines. Depuis dix ans, à l'échelle du pays, la population a dans l'ensemble augmenté à un taux annuel moyen de 297 000 personnes.

- La région du Grand Toronto a connu une croissance annuelle de 106 000 personnes, ce qui représente près de 34 p. 100 du total national, un pourcentage immense si l'on tient compte du fait qu'en 1995, cette région ne représentait que 16 p. 100 de la population totale du Canada.
- La région métropolitaine de Vancouver a connu une croissance annuelle moyenne d'un peu plus de 36 000 personnes, ce qui représente plus de 12 p. 100 de la croissance totale du Canada, soit le double de la part en pourcentage de 6 p. 100 de cette région par rapport à la population totale du Canada en 1995.
- De 1995 à 2005, la région de Calgary a connu une croissance annuelle de 24 000 personnes, ce qui représente 8 p. 100 de la croissance totale du Canada. En 1995, Calgary représentait moins de 3 p. 100 de la population totale du Canada.
- Au cours de cette période, la région métropolitaine de Montréal a connu une croissance un peu plus forte que celle de la région de Calgary (environ 27 000 nouveaux habitants par année), ce qui représente environ 9 p. 100 de la croissance globale de la population canadienne pour cette période. Mais en 1995, Montréal représentait environ 12 p. 100 de la population totale du Canada. Donc, même si Montréal a connu une plus forte croissance que Calgary au cours de la dernière décennie, sa part en pourcentage de la population totale du Canada a légèrement diminué.

Ensemble, ces quatre régions métropolitaines ont connu une croissance annuelle moyenne de 194 000 personnes. Même si elles ne représentaient que 36 p. 100 de la population totale du Canada en 1995, elles ont connu une croissance équivalant à plus de 65 p. 100 de la croissance totale de la population du Canada depuis 1995. Le tableau 2 présente un résumé de ces tendances.

Tableau 2
Population et croissance de la population au Canada dans les principales régions métropolitaines de 1995 à 2005

	1995	Pourcentage des parts 1995	2005	Pourcentage des parts 2005	Changement 1995-2005	Pourcentage des parts Changement
Canada	29 302 000	100	32 271 000	100	296 900	100
Région du Grand Toronto	4 581 000	15,6	5 643 000	17,5	106 200	35,8
Vancouver	1 845 000	6,3	2 208 000	6,8	36 300	12,2
Calgary	823 000	2,8	1 062 000	3,3	23 900	8
Montréal	3 363 000	11,5	3 636 000	11,3	27 300	9,2
Autres villes du Canada	18 690 000	63,8	19 722 000	61,1	103 200	34,8

Source : Estimations postcensitaires sur la population provenant de Statistique Canada

Ces quatre régions métropolitaines ont une caractéristique en commun : chacune est reliée par des autoroutes principales et des postes frontaliers canadiens au vaste réseau routier inter-États des États-Unis et, par conséquent, aux immenses marchés en croissance rapide des États-Unis. Ces quatre régions sont aussi reliées aux autres villes du monde grâce à de grands aéroports.

Vancouver, Toronto et Montréal ont aussi un avantage supplémentaire : elles sont reliées au commerce mondial grâce à des installations portuaires importantes. Quant à Calgary, son essor est en partie attribuable à l'établissement dans cette ville des sièges sociaux de la grande industrie pétrolière et gazière de l'Alberta qui, pour sa part, est reliée par pipelines aux principaux marchés de l'Est du Canada, ainsi que du Centre-Ouest et du Sud-Ouest des États-Unis. L'infrastructure de transport importante de ces quatre régions métropolitaines les a aidées à obtenir une position dominante et à faire en sorte qu'elles demeurent le moteur de croissance du Canada dans les décennies à venir. Un pourcentage disproportionné des revenus nets du gouvernement fédéral (impôts sur le revenu des particuliers et des entreprises, taxes de vente, etc.) provient de ces quatre régions métropolitaines. Il est donc dans son intérêt de favoriser cette croissance en assumant son rôle de leader, comme il est souvent recommandé dans le présent rapport.

En ce qui concerne les autres régions du Canada, plusieurs observations générales s'imposent.

- Les populations des régions rurales de chaque province se maintiennent ou diminuent, ce qui reflète l'effondrement relatif du secteur primaire pour la croissance de l'emploi. La production agricole, minière et forestière demeure en croissance, mais l'emploi dans ces secteurs n'affiche aucune croissance puisque ces industries réalisent d'importants gains de productivité.

- Toutefois, le faible taux de croissance de l'emploi dans ces régions du Canada entraîne un ralentissement de la croissance de la population.
- Dans toutes les provinces, les populations des grandes régions métropolitaines affichent une tendance à la hausse, même dans les provinces où la population en général n'augmente pas.

Partout au Canada, l'exode des populations des régions rurales vers les régions métropolitaines est encouragé par le fait que les régions métropolitaines sont efficacement reliées par le réseau routier national aux marchés de toutes les régions du Canada et des États-Unis.

ROUTES ET AUTOROUTES DANS LES RÉGIONS RURALES¹⁵

Par le passé, l'utilisation industrielle des terres des communautés rurales et du Nord du Canada était principalement associée à l'agriculture, à l'industrie minière et à la foresterie de même qu'aux procédés de fabrication connexes. Quant aux activités commerciales, les terres étaient principalement utilisées pour appuyer le tourisme (vente au détail, logement, restauration, loisirs) ou pour fournir les services commerciaux nécessaires aux résidents de chaque collectivité du pays (vente au détail, restauration, services financiers, écoles, etc.).

Dans l'avenir, les communautés rurales et du Nord du Canada devront composer avec le déclin de la superficie des terres utilisées à des fins industrielles. L'agriculture, l'industrie minière, l'industrie forestière et les autres procédés de fabrication connexes continuent de croître en tant qu'industries, mais pas aussi rapidement que par le passé, et elles deviennent de plus en plus productives grâce aux nouvelles technologies. La superficie des terres utilisées à ces fins semble stagner et le nombre de personnes nécessaires pour réaliser le travail dans ces secteurs est en chute (tel qu'il est indiqué ci-dessus). Par conséquent, la plupart des communautés rurales et du Nord feront face au déclin progressif de leur population au cours des décennies à venir.

Les résidents des communautés rurales et du Nord ont besoin des mêmes biens et services que les résidents du reste du pays, et de nouvelles façons de distribuer les produits et services surgissent également dans ces régions : magasins à grande surface, mégacentres commerciaux, commerces en ligne, etc. Dans de nombreux cas, les répercussions sont dévastatrices dans les centres-villes puisque, comme la population ne montre aucun signe de croissance, les nouvelles installations ne sont pas nécessaires. Les nouvelles méthodes plus efficaces de distribution ont tendance à l'emporter.

Pour attirer les touristes dans ces régions et pour en exporter les produits agricoles, forestiers et miniers, le réseau routier et autoroutier national du Canada doit être entretenu et maintenu. Après des décennies de fermetures d'aéroports et de voies ferrées en régions éloignées, le réseau routier du Canada est la seule voie de transport qui relie bon nombre de communautés rurales et du Nord au reste du monde. Ces régions doivent être assurées que les routes et les autoroutes dont elles disposent seront préservées et qu'elles seront sécuritaires.

¹⁵ La discussion présentée dans cette section s'appuie sur des recherches et des analyses récentes effectuées au nom de certains clients du Centre for Spatial Economics.

RÉPERCUSSIONS FINANCIÈRES DU TRANSPORT ROUTIER ET AUTOROUTIER¹⁶

Le Comité d'examen de la *Loi sur les transports au Canada* de 2001 a remarqué ce qui suit :

- En 1998-1999, les gouvernements ont dépensé près de 11,6 milliards de dollars par année pour les routes et les autoroutes. Les installations à péage privées portent le total à 12 milliards de dollars par année. Ce chiffre comprend la plupart des activités de construction et d'entretien et une grande partie des dépenses associées à l'application de la loi, à la sécurité et aux politiques.
- On paie le plus souvent les routes et les autoroutes au moyen de revenus fiscaux généraux, aux échelons fédéral et provincial, et par le truchement de taxes foncières à l'échelle locale. Il est rare au Canada que l'on impose des taxes ou des frais liés à l'utilisation des routes. À la fin des années 1990, les utilisateurs payaient environ 6,8 milliards de dollars chaque année en taxes spéciales provinciales et territoriales sur le carburant, 4 milliards de dollars en taxes d'accise fédérales sur le carburant, 3,1 milliards de dollars en frais d'immatriculation des véhicules et de permis de conduire et environ 0,4 milliard de dollars en péage.
- Par conséquent, les frais associés aux routes et aux autoroutes collectés auprès des utilisateurs s'élevaient à 14,3 milliards de dollars chaque année à la fin des années 1990, comparativement à des dépenses annuelles associées aux routes de 12 milliards de dollars.

Autrement dit, les trois ordres de gouvernement recueillaient 2,3 milliards de dollars par année de plus auprès des utilisateurs des routes et des autoroutes qu'ils n'en dépensaient directement sur les routes, les autoroutes et les services connexes. Le Comité d'examen poursuit en affirmant ce qui suit :

- À la fin des années 1990, le gouvernement fédéral recueillait environ 4 milliards de dollars chaque année en frais associés aux routes et aux autoroutes alors qu'il n'en dépensait que 200 à 300 millions de dollars chaque année. Le gouvernement fédéral accusait un surplus à cet égard d'environ 3,7 à 3,8 milliards de dollars par année.
- Par ailleurs, les gouvernements provinciaux et locaux recueillaient environ 10 milliards de dollars chaque année en frais associés aux routes et aux autoroutes alors qu'ils en dépensaient près de 11,7 à 11,8 milliards de dollars chaque année, accusant ainsi un déficit de près de 2 milliards de dollars chaque année en ce qui concerne les routes et les autoroutes.

La situation illustrée ci-dessus s'est améliorée légèrement au cours des dernières années, mais un déséquilibre important demeure. Malgré l'engagement du budget fédéral de 2006 (2,4 milliards de dollars sur cinq ans) dans le Fonds pour l'infrastructure routière et frontalière, il reste encore beaucoup à faire. Le Conseil de la fédération a récemment noté que le gouvernement fédéral recueille désormais plus de 5,1 milliards de dollars en taxes sur le carburant, mais qu'il ne dépense pour les routes et les autoroutes que 441 millions de dollars. Par conséquent, les dépenses du gouvernement fédéral pour le réseau routier et autoroutier ne s'élèvent qu'à 9 p. 100

¹⁶ *Vision fondée sur l'équilibre*, rapport de l'Examen de la *Loi sur les transports au Canada*, juin 2001, pages 178-179.

des revenus provenant des taxes sur le carburant. Le Conseil remarque que « depuis 2003-2004, le gouvernement fédéral a fait des efforts importants en offrant du financement pour les transports et à d'autres fins à partir des sommes provenant des taxes sur le carburant. Mais il est nécessaire de faire plus. Le gouvernement fédéral doit fournir un financement adéquat, stable et à long terme pour les infrastructures de transport. »¹⁷

La Fédération canadienne des contribuables (FCC) attire constamment l'attention sur la nécessité de mesures fédérales en ce qui concerne les routes et les autoroutes. Dans un récent mémoire, la FCC a souligné qu'en 2005-2006, le gouvernement fédéral a recueilli 5,2 milliards de dollars en taxes fédérales sur l'essence, mais n'a transféré que 882 millions de dollars aux provinces, cette même année, pour le développement de routes et d'autoroutes. La FCC remarque que certaines mesures prises par le gouvernement fédéral dans le passé, comme le Programme infrastructure Canada (PIC), ont été sources de problèmes et teintées par la politique. La FCC a également noté que le Nouveau pacte pour les villes et les collectivités, annoncé en 2005, ne permettait pas aux villes de plus de 500 000 habitants d'affecter leurs transferts aux routes, aux autoroutes et aux ponts. « [TRADUCTION] Il est temps d'arrêter une stratégie nationale exhaustive sur le transport et de rétablir l'honnêteté et l'équité dans le processus de redistribution des taxes sur l'essence. »¹⁸ Dans le même mémoire, la FCC fait appel au gouvernement fédéral pour qu'il transfère 50 p. 100 des revenus issus des taxes fédérales sur l'essence aux municipalités pour le développement routier.

Dans une présentation au gouvernement fédéral en septembre 2006, la Fédération canadienne des municipalités (FCM) a fait l'observation suivante :

Pour relever le défi que pose l'infrastructure, il ne suffirait même pas d'investir suffisamment pour préserver notre capital actuel et répondre aux besoins futurs liés à la croissance démographique. En l'absence d'un plan national pour régler le déficit des infrastructures municipales, les gouvernements municipaux continueront de consacrer la plus grande partie de leurs revenus à leurs dépenses de fonctionnement et d'investir ce qui reste dans l'amélioration des immobilisations. Compte tenu des projections de croissance des revenus municipaux, ils ne pourront alors ni réduire le déficit des infrastructures ni satisfaire aux besoins actuels ou futurs... Étant donné la piètre situation financière du secteur municipal et son accès limité à des revenus suffisants, une aide financière considérable de la part du gouvernement fédéral et des gouvernements provinciaux et territoriaux, en plus de revenus municipaux additionnels, seront nécessaires pour venir à bout du déficit des infrastructures¹⁹.

Dans ce secteur, comme dans de nombreux autres, les États-Unis ont une bonne longueur d'avance sur le Canada. En 2005, le gouvernement américain a adopté la *Safe, Accountable, Flexible, Efficient Transportation Equity Act – A Legacy for Users* (SAFETEA – LU) qui, au

¹⁷ *Regarder vers l'avenir : Un plan pour investir dans le système de transport du Canada*, Conseil de la fédération, décembre 2005, pages 7 et 8.

¹⁸ *Gas Taxes : Promises Made, Promises Unkept*, Fédération canadienne des contribuables, 2006, page 20.

¹⁹ *Soutien financier immédiat et à long terme du gouvernement fédéral pour les infrastructures*, Fédération canadienne des municipalités, 8 septembre 2006, pages 13 et 14.

cours des six prochaines années, fournira plus de 286 milliards de dollars (calculés en dollars canadiens, ou en moyenne, près de 48 milliards de dollars par année) au financement des autoroutes, de la sécurité routière et du transport public. Ce programme représente le plus important investissement en matière de transport de surface de l'histoire du pays et vise à : « [TRADUCTION] maintenir et à développer l'infrastructure de transport essentielle du pays ». ²⁰

Étant donné que des routes et des autoroutes sécuritaires et bien entretenues sont essentielles tant pour la santé des voyageurs que pour la rentabilité et la productivité du pays, le gouvernement fédéral doit reconnaître leur importance capitale en adoptant un rôle directeur fort dans la définition des normes nationales, pour s'assurer que ces normes sont maintenues et pour en assurer le financement continu, ou pour y contribuer.

ROUTES ET AUTOROUTES ET ACCÈS AU TRAVAIL

Au cours des dix dernières années, le nombre de travailleurs au Canada a augmenté de près de 3 millions, ce qui signifie que 3 millions de déplacements supplémentaires, entre le travail et la maison, ont eu lieu chaque jour en 2005 par rapport à 1995, ce qui amène le nombre total de déplacements par jour pour le travail à plus de 16 millions (tableau 3).

D'importantes augmentations quant au nombre de déplacements associés au travail ont été remarquées dans le domaine de la vente au détail et du commerce de gros (augmentation de 497 100), des soins de santé et de l'aide sociale (346 000), du logement et de la restauration (188 400), des services éducatifs (177 800) et de l'information, de la culture et du loisir (167 400), soit toutes des industries qui soutiennent principalement les besoins locaux des résidents. De tels emplois tendent à suivre les gens là où ils vivent, or partout au pays, la plupart d'entre eux se retrouvent dans les banlieues. Ces postes ne sont cependant pas occupés par des gens qui vivent dans la communauté immédiate et ils supposent souvent des heures de travail en dehors des plages horaires « normales » de 9 h à 17 h. Les services de transport en commun assurent rarement les déplacements entre communautés voisines; les gens se déplacent à l'intérieur d'une communauté donnée ou voyagent entre les banlieues éloignées et les grands centres d'emploi. En outre, les services de transport en commun sont beaucoup moins fréquents en dehors des heures normales de travail. Nous prévoyons que les tendances de l'emploi par industrie se maintiendront dans l'avenir et entraîneront une augmentation de l'utilisation des véhicules personnels et du système routier du pays pour les déplacements liés au travail.

²⁰ Site Web de la FHA à <http://www.fhwa.dot.gov/safetealu/summary.htm>.

Tableau 3
Emploi en fonction des grandes industries du Canada, 1995 et 2005

	1995	2005	Changemen 1995-2005	Changement Rang
Nombre total d'employés	13 295 400	16 169 700	2 874 300	
Agriculture	419 300	343 700	-75 600	16
Foresterie, pêche, industrie minière, pétrole et gaz	294 800	306 400	11 600	14
Services	123 500	125 300	1 800	15
Construction	726 400	1 019 500	293 100	5
Industrie manufacturière	1 903 800	2 207 400	303 600	4
Commerce	2 077 500	2 574 600	497 100	1
Transport et entreposage	660 800	793 600	132 800	11
Finances, assurances, immobilier et location	846 100	987 800	141 700	10
Services professionnels, scientifiques et techniques	674 300	1 050 000	375 700	2
Services aux entreprises, services relatifs aux bâtiments et autres services de soutien	402 500	654 400	251 900	6
Services éducatifs	928 300	1 106 100	177 800	8
Soins de santé et aide sociale	1 388 600	1 734 600	346 000	3
Information, culture et loisirs	567 700	735 100	167 400	9
Logement et restauration	816 100	1 004 500	188 400	7
Autres services	647 100	693 600	46 500	12
Administration	818 600	833 100	14 500	13

Source : Statistique Canada, Enquête sur la population active 2005

ROUTES ET AUTOROUTES ET ACCÈS AUX SERVICES DE SANTÉ

L'urbanisation-suburbanisation continue de la société canadienne signifie qu'une part importante de sa population a un accès rapide aux services de santé, puisqu'au Canada, la plupart de ces services sont prodigués dans les grands centres urbains. La suburbanisation continue de la société canadienne au sein de ces régions urbaines signifie toutefois que l'accès aux services de santé dépend de plus en plus du réseau routier et autoroutier du pays. Les services de santé ont été réduits dans la plupart des régions rurales et du Nord du Canada pour des raisons budgétaires et en raison des difficultés à attirer des travailleurs de la santé, particulièrement des médecins, dans les communautés éloignées. À l'exception des situations d'urgence, les gens ne peuvent accéder au système de santé que par les routes et les autoroutes qui les relient au centre urbain le plus près. Le système routier et autoroutier est essentiel à l'accès aux services de santé des populations rurales et du Nord.

ROUTES ET AUTOROUTES POUR LE DÉVELOPPEMENT DU PAYS

La première automobile à essence est arrivée au Canada en 1898. Henry Ford a ouvert la voie de la production à la chaîne en 1908, ce qui lui a permis de vendre sa version simplifiée du Modèle T pour la modique somme de 290 \$ (ou environ 5 000 \$ selon la valeur actuelle). Par conséquent, il en a vendu des millions. En 1903, il n'y avait que 178 véhicules immatriculés au Canada. Dès

1914, le nombre avait augmenté à 74 000, et en 1918, on en comptait 350 000²¹. Aujourd'hui, plus de 18 millions de véhicules sont immatriculés au Canada. On compte 1,15 véhicule par personne ayant un emploi au Canada et 1,51 véhicule par ménage. D'ici 2031, on prévoit qu'il y aura plus de 23 millions de véhicules immatriculés au Canada.

Au cours des années 1900, de nombreux visionnaires demandaient la création d'une autoroute qui pourrait amener les Canadiens d'un bout à l'autre du pays. Avant la Seconde Guerre mondiale, le gouvernement fédéral a fait de nombreuses promesses à cet égard, mais il n'a jamais tenu parole. Ce n'est qu'en 1949, après une campagne électorale fédérale au cours de laquelle tous les partis ont voté en faveur de la Transcanadienne, que les choses ont changé. À cette époque, Robert Winters, le ministre de la Reconstruction et de l'Approvisionnement, a affirmé à la Chambre des communes que la Transcanadienne « [traduction] contribuerait à tisser des liens plus serrés au pays en vue de contribuer à la croissance et au développement national, tout comme l'ont fait les voies ferrées au XIX^e siècle »²². Mais comme l'a récemment souligné le chroniqueur du *Globe and Mail*, Jeffrey Simpson :

[traduction] Tout comme le pays qu'elle prétend unir, la Transcanadienne est une créature étrange. Son nom, route Transcanadienne, est une fausse appellation. Elle se nomme route 1 dans l'Ouest, mais devient la route provinciale 17 à la frontière de l'Ontario. Des portions d'autoroute à quatre voies laissent place à une route à deux voies pour ensuite revenir à une autoroute à quatre voies, et revenir à deux encore. Quiconque parcourt cette autoroute – au complet ou en partie, disons de l'Alberta à Ottawa – sait qu'elle n'est pas réellement nationale. Plutôt, la soi-disant Transcanadienne, complétée en 1965, représente une série de routes provinciales recousues... La limite de vitesse est de 110 km/h en Saskatchewan, mais de 90 km/h en Ontario... Une section récemment asphaltée – de Kenora à Sault Ste. Marie – laisse place à une section fort cahoteuse jusqu'à Ottawa... Des ceintures contournent certaines villes... mais, ailleurs, la soi-disant autoroute nationale traverse lentement les banlieues.²³

En réalité, il n'existe aucun plan d'autoroute nationale. Il n'existe aucune vision cohérente, aucun financement soutenu ni normes nationales pour les routes et les autoroutes du Canada.

²¹ *Building Canada: People and Projects that Shaped the Nation*, Jonathan F. Vance (Penguin Canada, 2006), page 33.

²² *Idem*, page 46.

²³ *Not the Autobahn: Goin' down the Trans Canada*, Jeffrey Simpson, *The Globe and Mail*, 9 juillet 2005. Il est important de noter que cet éditorial fait référence aux résultats du sondage réalisé pour l'Association canadienne des automobilistes et publiés par celle-ci.

RÉDUCTION DU FINANCEMENT ET DE L'ENTRETIEN DES ROUTES ET DES AUTOROUTES

On sait depuis longtemps que le Canada accuse un important déficit quant au financement de l'infrastructure de transport. Le Conseil de la fédération souligne ce qui suit²⁴ :

Une évaluation détaillée des investissements nécessaires à moyen et à long terme pour l'ensemble des infrastructures de transport du Canada reste encore à faire. Des prévisions d'investissements nécessaires pour certains grands segments du système qui sont actuellement disponibles indiquent que ces investissements dépassent de loin les dépenses actuelles et projetées des gouvernements.

Les villes canadiennes sont des moteurs économiques qui comptent à elles seules pour une importante partie des besoins en investissements. Pour assurer la pérennité et le développement des artères urbaines et des réseaux de transport en commun, des investissements majeurs sont en effet nécessaires dans les villes où se concentrent la population et la croissance économique afin de garder les systèmes existants en bon état et de favoriser leur expansion.

En 2005, un groupe de travail fédéral-provincial-territorial sur les transports urbains a évalué les investissements nécessaires pour les infrastructures de transport en commun dans les villes canadiennes et ces montants se situent à au moins 23 milliards de dollars au cours des prochaines années. Les investissements nécessaires pour les artères urbaines et les ponts sont encore plus importants et se chiffrent à 66 milliards de dollars sur 10 ans.

Dès 1998, le Conseil des ministres des Transports avait évalué les besoins en matière d'investissements dans le Réseau routier national (RRN) à plus de 17 milliards de dollars. Depuis lors, le RRN s'est développé et les coûts se sont accrus... les provinces et les territoires estiment qu'environ 97 milliards de dollars seront requis pour les dépenses en immobilisations en matière de transport au cours des 10 prochaines années.

AUGMENTATION DU NOMBRE DE VÉHICULES SUR LES ROUTES ET LES AUTOROUTES

Nous prévoyons une augmentation continue du nombre de véhicules sur les routes du Canada au cours des décennies à venir, tant à des fins personnelles que commerciales (graphique 8). Au cours des deux dernières décennies, l'arrivée de nouveaux produits automobiles (comme les mini-fourgonnettes, les véhicules utilitaires sport, les camionnettes, etc.) qui plaisent tant aux utilisateurs résidentiels que commerciaux, de pair avec la croissance importante du phénomène du télétravail, ont brouillé les cartes, rendant difficile la distinction entre les véhicules achetés à des fins personnelles et les véhicules achetés à des fins commerciales au cours de cette période.

Notre propre analyse laisse entendre que le nombre de véhicules automobiles à usage personnel par ménage est demeuré relativement stable au Canada depuis le début des années 1980 (en moyenne 1,48 au cours des 25 dernières années), mais qu'il est probable qu'il diminue légèrement dans l'avenir en raison du vieillissement de la population (atteignant 1,45 en 2031).

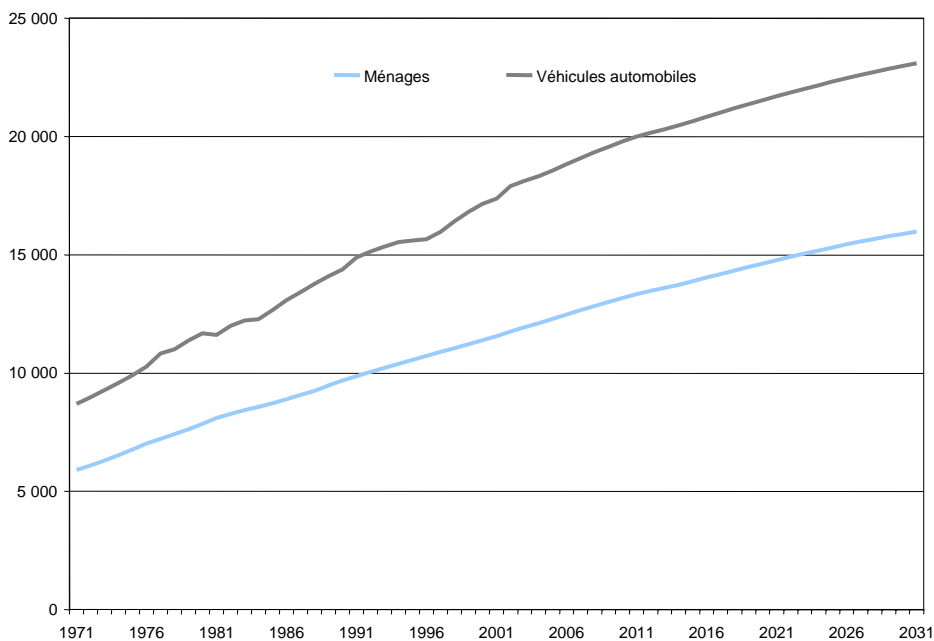
²⁴ *Regarder vers l'avenir : Un plan pour investir dans le système de transport du Canada*, Conseil de la fédération, décembre 2005, pages 6 et 7.

Néanmoins, le nombre total de véhicules à usage personnel passera de 18,6 millions, en 2005, à 20,6 millions, en 2015, et à 23 millions d'ici 2030.

Comme la croissance de la population au cours de cette période se fera en grande partie sentir dans les grandes régions métropolitaines du Canada, le nombre de véhicules sur les routes augmentera davantage à Toronto, à Vancouver, à Montréal et à Calgary que partout ailleurs au pays. La nécessité de disposer de nouvelles et de meilleures routes et autoroutes sera par conséquent fortement concentrée dans ces régions métropolitaines. Des autoroutes qui relient les autres régions à ces régions métropolitaines seront également requises.

Graphique 8

Véhicules automobiles à usage personnel et ménages au Canada, 1971 à 2031 (par milliers)



Source : Statistique Canada et le Centre for Spatial Economics

Nos projections supposent également la croissance continue du commerce international, une concentration accrue de nos échanges avec les États-Unis et une croissance importante du nombre de véhicules automobiles requis. De nouveau, comme une grande partie de la croissance des exportations sera générée par les grandes régions métropolitaines, et comme la majeure partie des nouvelles importations sera consommée dans ces régions, l'augmentation des déplacements de véhicules commerciaux se fera en grande partie sentir dans ces régions métropolitaines et sur les routes et les autoroutes qui les relient aux États-Unis.

Par conséquent, les prévisions indiquent que l'utilisation des véhicules personnels et commerciaux entraînera davantage de congestion sur les routes et les autoroutes qui desservent les grandes régions métropolitaines du Canada.

LIENS ENTRE LES LOCALITÉS

Les modèles de travail et de transport des Canadiens changent considérablement. Selon une récente recherche de Statistique Canada²⁵, la croissance des emplois se fait sentir à un rythme beaucoup plus rapide dans les banlieues des régions métropolitaines de recensement (RMR) du Canada que dans les noyaux urbains :

- Le nombre d'emplois situés à l'intérieur de 5 kilomètres des centres urbains des RMR du Canada a augmenté de 156 000 entre 1996 et 2001. Le nombre d'emplois situés à plus de 5 kilomètres a augmenté de 733 200, soit quatre fois plus rapidement que les emplois situés dans les noyaux urbains. Par conséquent, de plus en plus de gens traversent les villes pour se rendre au travail.
- Dans la plupart des cas, les gens qui doivent traverser les villes utilisent leur voiture pour se rendre au travail plutôt que d'adopter le transport en commun.
- Le transport en commun est plus utilisé dans le noyau urbain, là où il est facilement accessible. Le nombre de personnes qui utilisent le transport en commun a augmenté entre 1996 et 2001 parce que le nombre d'emplois dans les noyaux urbains a augmenté.
- Mais les voitures sont beaucoup plus fréquemment utilisées pour les emplois situés dans les banlieues. Comme de tels emplois ont augmenté selon des proportions beaucoup plus grandes que les emplois situés dans les noyaux urbains, les déplacements en voiture pour se rendre au travail augmentent.

L'expansion relative de l'emploi dans les banlieues du pays risque de se poursuivre. Le transport en commun fonctionne mieux lorsqu'il relie les centres-villes entre eux ou le cœur des banlieues aux centres-villes. Il est peu probable qu'un système de transport en commun puisse être établi de manière à assurer les diverses combinaisons de déplacements entre banlieues qui émergent partout au pays en ce moment. Nous aurons donc besoin de routes et d'autoroutes plus adéquates et plus nombreuses pour accueillir la croissance de l'emploi dans l'avenir.

TEMPS DE DÉPLACEMENT

Il faut de plus en plus de temps aux Canadiens pour se rendre au travail chaque jour. Une étude de Statistique Canada²⁶, effectuée en juillet 2006 et utilisant des données pour 1992, 1998 et 2005 tirées de son Enquête sociale générale, attire l'attention sur certains aspects importants du temps de navettage :

- En 2005, les navetteurs au Canada ont mis en moyenne 63 minutes chaque jour pour faire l'aller-retour entre leur lieu de résidence et leur lieu de travail. On constate donc une augmentation par rapport à 1992 et 1998, périodes au cours desquelles les temps de déplacement étaient de 54 minutes et 59 minutes respectivement. Aujourd'hui, le temps de déplacement quotidien du Canadien moyen est de 17 p. 100 plus long qu'il ne l'était il y a 13 ans, soit l'équivalent d'une semaine de travail supplémentaire chaque année.
- L'augmentation du temps de déplacement entre 1992 et 2005 varie dans l'ensemble du pays, mais on constate des augmentations dans toutes les régions, sauf la

²⁵ *Le travail et le navettage dans les centres urbains*, Statistique Canada, juin 2005.

²⁶ *Le temps pour se rendre au travail et en revenir*, Statistique Canada, juillet 2006.

Colombie-Britannique. L'augmentation moyenne est de 12 minutes pour les provinces de l'Atlantique et les Prairies, de 11 minutes pour le Québec et de 9 minutes pour l'Ontario.

- Dans les RMR, les hausses de 1992 à 2005 les plus notables ont eu lieu à Montréal et à Calgary (14 minutes chacune), à Edmonton (12 minutes), à Toronto (11 minutes) et à Ottawa-Gatineau (8 minutes). Durant cette même période, le temps moyen de déplacement a diminué de 3 minutes pour le navetteur moyen à Vancouver. Dans toutes les autres régions métropolitaines, le temps de déplacement a augmenté de 9 minutes tandis qu'à l'extérieur des régions urbaines, l'augmentation a été de 10 minutes.
- Le temps de navettage moyen a augmenté pour les utilisateurs du transport en commun comme pour les automobilistes. Les travailleurs se déplaçant en automobile ont remarqué une augmentation de leur temps de déplacement moyen, qui est passé de 51 minutes en 1992 à 59 minutes en 2005, soit une augmentation de 8 minutes. Le temps de déplacement des utilisateurs du transport en commun est passé de 94 minutes à 106 minutes, soit une augmentation de 12 minutes.
- Le nombre de travailleurs se déplaçant en automobile est demeuré stable durant cette période, soit 86 p. 100 en 1992, 1998 et 2005, tout comme le nombre d'utilisateurs du transport en commun (12 p. 100).
- L'utilisation du transport en commun est plus élevée dans les grandes régions urbaines du Canada et s'est maintenue à 20 p. 100 durant les trois années de l'enquête.

Tableau 4
Durée moyenne de la navette au Canada par région et RMR en 1992, 1998 et 2005

	1992	1998	2005	Changement 92-98	Changement 98-05	Changement 92-05
Canada	54	59	63	5	4	9
Régions						
Atlantique	39	50	51	11	1	12
Québec	52	57	63	5	6	11
Ontario	59	63	68	4	5	9
Prairies	45	53	57	8	4	12
Colombie-Britannique	59	61	60	2	-1	1
Régions métropolitaines de recensement						
Toronto	68	76	79	8	3	11
Montréal	62	65	76	3	11	14
Vancouver	70	68	67	-2	-1	-3
Ottawa-Gatineau	57	62	65	5	3	8
Calgary	52	64	66	12	2	14
Edmonton	50	58	62	8	4	12
Autres RMR/AR	44	50	53	6	3	9
Non RMR/rural	44	50	54	6	4	10

Source : Statistique Canada

L'étude de Statistique Canada tire un certain nombre de conclusions importantes à partir des résultats de l'enquête :

- Toutes choses étant égales (distance de déplacement), il faut 41 minutes de plus quotidiennement aux utilisateurs du transport en commun qu'aux automobilistes pour faire l'aller-retour entre leur lieu de résidence et leur lieu de travail. Un travailleur utilisant le transport en commun et une automobile pour se rendre au travail et en revenir a besoin de 41 minutes de plus qu'un travailleur utilisant uniquement une automobile.
- Malgré les problèmes de congestion, il est dans la plupart des cas plus rapide d'utiliser un véhicule privé pour se rendre au travail que d'utiliser le transport en commun. Malgré les hausses du coût du carburant et les préoccupations environnementales, la plupart des travailleurs continuent d'utiliser leur automobile pour se rendre au travail et en revenir.

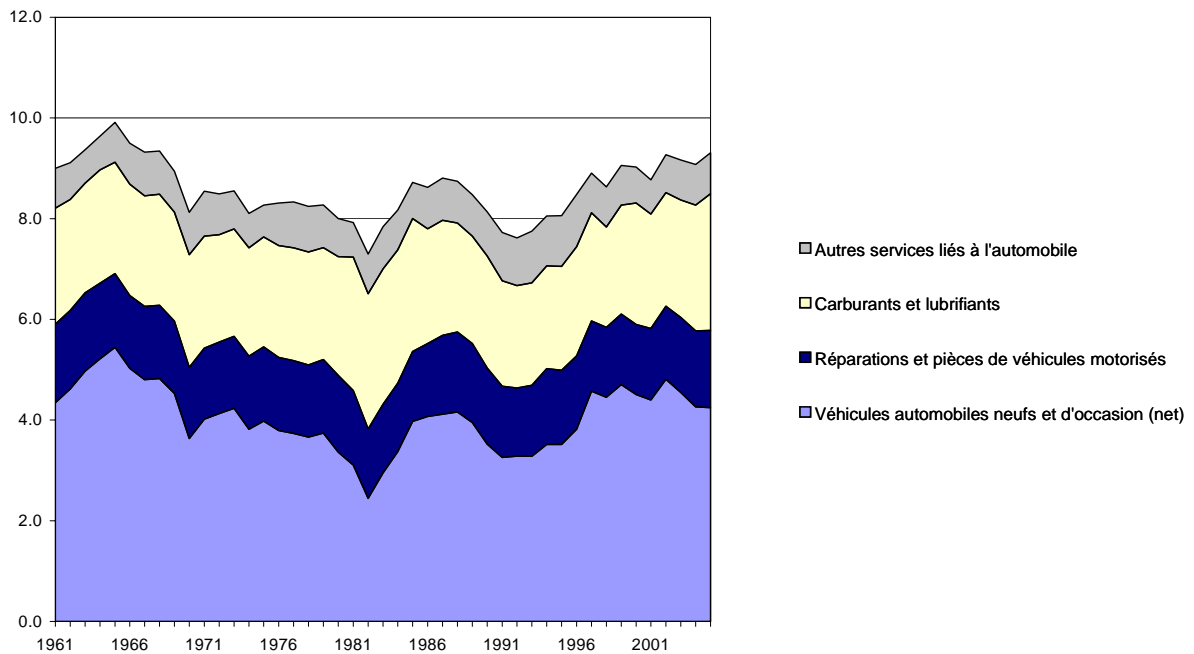
À la suite de la publication de ces résultats, de sérieuses questions ont été soulevées concernant l'efficacité de l'amélioration du transport en commun pour aider à résoudre les problèmes de congestion. La plupart des travailleurs ne sont pas disposés à passer 41 minutes par jour – soit plus de trois heures par semaine – dans les transports en commun.

RENTABILITÉ DE L'UTILISATION D'UNE AUTOMOBILE

Depuis 1961, les Canadiens dépensent en moyenne 8,6 p. 100 de leur revenu personnel en automobiles et en coûts associés à leur utilisation (graphique 9). Ce pourcentage augmente durant les périodes de prospérité et diminue lorsque les temps sont durs, ce qui montre que les particuliers peuvent très bien se passer de leur véhicule personnel lorsque le budget familial ne le permet pas. Au cours des dix dernières années, ce pourcentage a atteint en moyenne 9 p. 100.

Tableau 9

Coûts associés à l'utilisation d'un véhicule personnel calculés en pourcentage de revenu personnel de 1961 à 2005



Source : Statistique Canada, Comptes nationaux des revenus et dépenses

La persistance des particuliers à consacrer au fil des années une partie aussi importante du budget familial à l'utilisation d'un véhicule personnel témoigne des avantages économiques et sociaux perçus par les particuliers comme étant associés à une telle activité. Les particuliers croient sans doute que les avantages de l'utilisation d'un véhicule personnel l'emportent de loin sur les coûts qui y sont associés, sinon le montant alloué à cette fin dans le budget familial serait à la baisse.

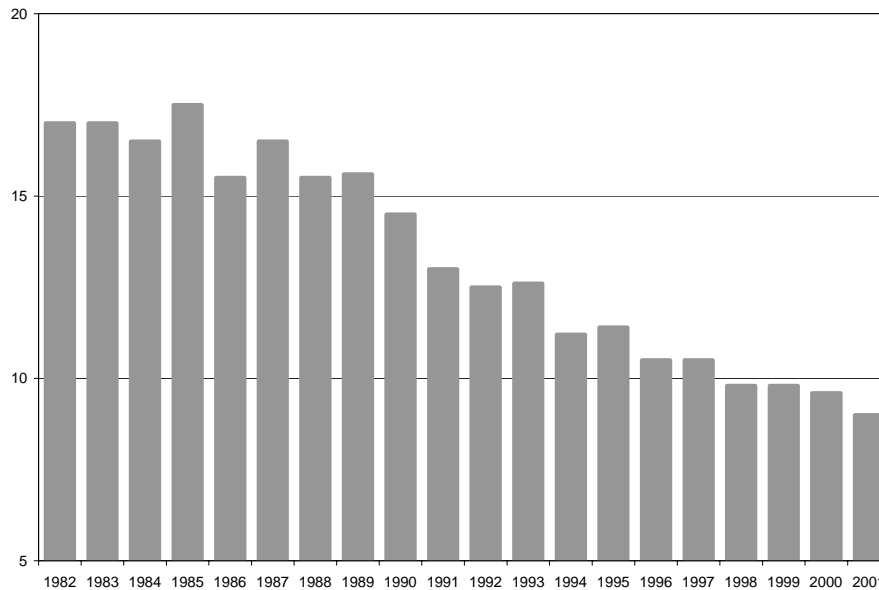
SÉCURITÉ ROUTIÈRE

Les décès causés par les accidents de la route seront toujours considérés comme un fléau des temps modernes. Au Canada, de tels progrès dans la sécurité automobile et routière ont été réalisés que les taux de mortalité routière ont diminué au cours des deux dernières décennies, passant d'environ 17 décès par 100 000 habitants à environ 9 seulement, soit une réduction de près de 50 p. 100 (tableau 10).

Cette réduction a eu lieu malgré l'augmentation du nombre de véhicules sur les routes et du nombre de titulaires de permis de conduire au cours de la même période. Les lois concernant l'utilisation obligatoire de la ceinture de sécurité et des dispositifs de retenue pour enfants, l'application de sanctions plus sévères à l'égard des personnes qui conduisent avec les facultés affaiblies, les campagnes d'éducation populaire et de mise en application de la loi, les améliorations sur le plan de la sécurité des véhicules et l'apport de légères améliorations à l'infrastructure routière ont tous contribué à l'augmentation de la sécurité des usagers de la route.

L'amélioration des services d'intervention médicale d'urgence et des soins aux blessés a également contribué à réduire le nombre de décès.

Tableau 10
Décès attribuables aux accidents de la route pour 100 000 habitants, 1982 à 2001



Source : Transports Canada

Le Canada s'est fixé comme objectif une réduction de 30 p. 100 du taux moyen de mortalité et de blessures graves durant la période 2008 à 2010 comparativement à la période 1996 à 2001. Cependant, les pays membres de l'OCDE se sont fixés des objectifs similaires ou même plus ambitieux et obtiennent de meilleurs résultats que le Canada à cet égard.

Le Conseil des ministres responsables des transports et de la sécurité routière estimait en 1998 qu'une diminution de la congestion et une amélioration des normes routières pouvaient réduire de près de 250 le nombre de décès sur le réseau routier national, et de près de 16 000 le nombre de blessures graves par année.

POTENTIEL DES STI ET DES SYSTÈMES DE NAVIGATION PAR SATELLITE

Les systèmes de transport intelligents (STI) utilisent la technologie de l'information pour mieux coordonner le transport routier (débit, limites de vitesse, etc.) et aider les automobilistes à faire des choix de route éclairés, augmentant ainsi la capacité du système actuel.

La province du Manitoba a rendu public, en novembre 2003²⁷, un Plan stratégique des systèmes de transport intelligents qui a déterminé un certain nombre de possibilités concernant les STI qui pourraient être mises en œuvre dans une période de zéro à trois ans (appelées les « projets

²⁷ *Plan stratégique des systèmes de transport intelligents du Manitoba*, province du Manitoba, novembre 2003.

gagnants de la première heure » dans le plan). Ce groupe de projets comprend des possibilités liées à ce qui suit :

- Information aux voyageurs
- Régulation du trafic
- Gestion des conditions environnementales
- Exploitation et entretien
- Avertissement dynamique automatisé et application des règlements
- Gestion du transport en commun
- Services de paiement électronique
- Vérification électronique de véhicules commerciaux
- Processus administratifs relatifs aux véhicules commerciaux
- Prévention des collisions fondée sur l'infrastructure
- Gestion des données météorologiques et environnementales

Un certain nombre de possibilités qui devraient être considérées à moyen terme (pour mise en œuvre dans trois à sept ans) ont également été mises en lumière dans le plan. Elles se rapportent à ce qui suit :

- Gestion des incidents
- Inspection automatisée de sécurité routière
- Planification relative aux matières dangereuses et temps de réponse aux incidents
- Gestion des véhicules d'urgence
- Gestion des données archivées

Les mesures des STI comme celles indiquées ci-dessus peuvent réduire le nombre de décès causés par les accidents de la route, fournir des données permettant de mieux gérer la congestion et rendre le système de transport plus fiable. La technologie est essentielle à l'amélioration du système de transport de surface, surtout lorsqu'il est question d'améliorer la sécurité, de réduire la congestion, d'économiser le carburant et de réduire les émissions. Le gouvernement fédéral pourrait montrer qu'il prend au sérieux l'amélioration du débit de la circulation dans l'ensemble du Canada et entre le Canada et les États-Unis en augmentant son financement de la recherche sur les STI.

FINANCEMENT DE L'INFRASTRUCTURE DE TRANSPORT

Dans le passé, les gouvernements fédéral et provinciaux ont abordé le financement de l'infrastructure de transport de diverses façons. Notre réseau ferroviaire national – le Canadien Pacifique – a été construit par le secteur privé grâce au soutien des administrations publiques sous la forme d'incitations comprenant des concessions de terre, des droits de monopole et des

subventions. Dans le cas du chemin de fer, le secteur privé a assumé les risques financiers associés au financement préalable et à la construction de l'infrastructure requise en échange des profits futurs qu'il comptait réaliser. Dans d'autres cas, le financement, la construction et l'exploitation de l'infrastructure requise ont été à la charge du gouvernement ou de ses organismes (par exemple, le réseau de routes et d'autoroutes). D'autres infrastructures (par exemple, le réseau de câblodistribution) ont été construites et exploitées exclusivement par des entreprises privées, grâce à un cadre juridique et réglementaire protégeant l'investissement du secteur privé et du consommateur.

Et plus récemment, d'autres dispositions appelées partenariats publics-privés (PPP) ont été créées pour permettre l'utilisation optimale des fonds et de l'expertise du secteur privé pour financer, construire et exploiter l'infrastructure du secteur public. Les PPP peuvent prendre diverses formes mais bien souvent, le financement provient à la fois de sources publiques et privées, tandis que l'exploitation et l'entretien sont assurés par l'entreprise privée pour le compte du gouvernement. Tel que le soulignait récemment le gouverneur de la Banque du Canada, David Dodge, d'autres pays, comme le Royaume-Uni et l'Australie, ont à leur crédit de nombreux exemples de PPP réussis tandis qu'il reste encore au Canada à établir un cadre juridique et réglementaire bien développé à l'égard des investissements de PPP comme celui que l'on retrouve dans ces autres pays.

À l'heure actuelle, les fonds de pension et les fonds de dotation affectent une part grandissante de leurs actifs à des investissements en infrastructures. . . Ces fonds sont de plus en plus à la recherche d'actifs à long terme qui s'apparient mieux à leurs engagements. Ils ont surtout investi à l'étranger jusqu'à maintenant, entre autres parce que les marchés intérieurs des PPP y sont plus développés qu'au Canada.²⁸

Bien que des fonds de sources publiques et privées soient manifestement disponibles à cette fin, des disputes intergouvernementales concernant les responsabilités et les stratégies de financement, conjuguées à un procédé d'approbation réglementaire complexe, retardent les projets d'infrastructure essentiels à la réalisation de notre potentiel économique. Cette situation est inacceptable, particulièrement compte tenu du désir du public et de la communauté des affaires de voir la réalisation de progrès concrets concernant des problèmes comme l'engorgement des routes. Les gouvernements fédéral et provinciaux doivent établir le cadre juridique et réglementaire requis pour faire des PPP une solution de rechange réaliste aux méthodes traditionnelles de financement, de construction et d'exploitation de l'infrastructure publique.

NÉCESSITÉ D'UNE INTERVENTION FÉDÉRALE

Ce document a démontré à maints égards que le gouvernement fédéral devrait assumer un rôle de chef de file dans la création d'une vision nationale cohérente sur la qualité des routes et la sécurité routière et qu'il doit se charger d'assurer le financement soutenu de l'amélioration et de l'expansion du réseau de routes et d'autoroutes du pays. Le rapport montre qu'en fait, le Canada n'a aucun plan de réseau routier national : il n'y a aucune vision cohérente, aucun financement soutenu et aucune norme nationale pour nos routes et autoroutes.

²⁸ Allocution prononcée par David Dodge, gouverneur de la Banque du Canada, devant le Conseil canadien pour les partenariats public-privé, le 28 novembre 2005.

La nécessité pour le gouvernement d'assumer un rôle de chef de file relativement à la création de routes et d'autoroutes remonte à l'invention de l'automobile. La Canadian Highway Association (CHA) a été établie en 1911. Dans sa charte, on mentionnait explicitement l'intention de l'association de « promouvoir et d'encourager l'établissement et la construction d'une route principale continue de premier ordre, que l'on appellera « autoroute canadienne » et qui s'étendra d'Alberni, Colombie-Britannique jusqu'à Halifax, Nouvelle-Écosse. »²⁹

Ce rapport souligne qu'au cours de la première moitié du siècle dernier, de nombreux visionnaires ont périodiquement demandé la création d'une autoroute qui pourrait transporter les Canadiens d'un bout à l'autre du pays. Il indique que le gouvernement fédéral a fait de nombreuses promesses à cet égard à divers moments avant la Seconde Guerre mondiale, sans toutefois y donner suite avant 1949, lorsqu'il a contribué à la création de la route Transcanadienne.

Depuis 1994, les provinces et les territoires encouragent le gouvernement fédéral à assumer un rôle de chef de file dans ce domaine en mettant en œuvre une politique routière nationale fédérale, provinciale et territoriale. Leur demande a été répétée à maintes reprises dans les années qui ont suivi, notamment en 1995 et 1996, par les premiers ministres des provinces, en 1998, par le Conseil des ministres responsables des transports et de la sécurité routière, de nouveau en 2000 par ce même Conseil et en 2005, par le Conseil de la fédération. Le rapport montre que de nombreuses organisations partagent cette opinion.

Notre réseau routier national accuse un déficit estimatif de 22 milliards de dollars. Le sous-produit inévitable de ce déficit est l'augmentation constante de la congestion dont les répercussions touchent le commerce mondial et intérieur, les touristes et les navetteurs. À l'heure actuelle, nos postes frontaliers vers les États-Unis les plus achalandés entravent la circulation libre des marchandises et des touristes, ce qui nuit à notre compétitivité et empire les circonstances déjà difficiles auxquelles font face notre industrie touristique. Nos navetteurs passent en moyenne 63 minutes par jour à faire l'aller-retour entre leur lieu de travail et leur lieu de résidence, ce qui représente une augmentation de 17 p. 100 comparativement à il y a 13 ans, soit l'équivalent d'une semaine de travail supplémentaire par année, ce qui nuit encore plus à notre compétitivité.

Les États-Unis sont notre principal partenaire commercial. Ses entreprises sont en concurrence directe avec les nôtres dans les marchés mondiaux. Le gouvernement fédéral américain s'est récemment engagé à investir près de 48 milliards de dollars par année (en dollars canadiens) sur une période de six ans, soit 286 milliards au total, dans l'amélioration et l'expansion de ses autoroutes, la sécurité routière et les transports publics. Si nous voulons conserver notre position concurrentielle par rapport aux États-Unis, notre gouvernement fédéral doit dépenser au moins 4,8 milliards par année pour nos routes, la sécurité routière et les transports publics. Toutefois, le Conseil de la fédération estime que le gouvernement fédéral dépense, au mieux, seulement 441 millions de dollars par année sur ces actifs cruciaux, soit moins du dixième du montant requis.

²⁹ *L'édification du Canada : les gens et les projets qui ont formé la nation*, Jonathan F. Vance (Penguin Canada, 2006), page 34.

Le gouvernement du Canada devrait élaborer une politique routière nationale conjointement avec les provinces. Il devrait appuyer cette politique par un financement durable à long terme en affectant à un fonds stratégique pour l'infrastructure de transport, comme le suggère le Conseil de la fédération, les fonds non attribués amassés grâce à la taxe d'accise sur l'essence. Il serait même tout à fait raisonnable de suggérer un financement encore plus important. Il devrait, conjointement avec les provinces, élaborer les lois habilitantes requises pour faciliter la promotion de partenariats publics-privés dans le domaine de la construction et de l'entretien des routes, ponts et tunnels dans l'ensemble du pays afin de tirer parti des fonds de pension colossaux cherchant à participer à de tels projets. Il devrait appuyer la recherche sur la sécurité routière et la technologie des STI et faciliter l'établissement de normes nationales de sécurité et de qualité routière.

La population et les entreprises canadiennes en ont assez des disputes intergouvernementales et de l'absence d'obligation de rendre compte relativement à cette question. Les habitants, les entreprises, les gouvernements provinciaux et les administrations municipales de ce pays veulent tous que le gouvernement du Canada assume *le* rôle de chef de file en ce qui a trait à cette question. Le gouvernement du Canada doit contribuer à l'élimination du déficit de l'infrastructure de transport du pays afin que nous puissions maintenir et améliorer notre position concurrentielle sur la scène mondiale et assurer ainsi l'augmentation continue de notre niveau de vie.

RÉFÉRENCES

Les sources suivantes sont mentionnées à divers endroits dans le présent rapport.

Association des ingénieurs-conseils

Des infrastructures fiables pour le Canada et la communauté mondiale (octobre 2005)

Banque du Canada

Allocution prononcée par David Dodge, gouverneur de la Banque du Canada, devant le Conseil canadien pour les partenariats public-privé (28 novembre 2005)

Comité d'examen de la Loi sur les transports au Canada

Vision fondée sur l'équilibre (2001)

Fédération canadienne des contribuables

Gas Taxes : Promises Made, Promises Unkept, Fédération canadienne des contribuables, 2006

Alliance canadienne du camionnage

Statistiques (Se reporter à <http://www.cantruck.com/industry/stat.php>)

European Union Road Federation

Les avantages socio-économiques des routes de l'Europe (mars 2006)

Fédération canadienne des municipalités

Soutien financier immédiat et à long terme du gouvernement fédéral pour les infrastructures (septembre 2006)

Gouvernement du Manitoba

Plan stratégique des systèmes de transport intelligents du Manitoba (novembre 2003)

Jonathan F. Vance

L'édification du Canada : les gens et les projets qui ont formé la nation (2006)

Statistique Canada

Recensement (2001)

Enquête sur la population active (2005)

Comptes nationaux des revenus et dépenses (2005)

Le temps pour se rendre au travail et en revenir (juillet 2006)

Le travail et le navettage dans les centres urbains (juin 2005)

Toronto Globe and Mail

Not the Autobahn: Goin' down the Trans Canada (9 juillet 2005)

Transports Canada

Rapport annuel (2005)

United States Federal Highway Administration

Site Web du 50^e anniversaire de l'autoroute inter-États (se reporter à <http://www.fhwa.dot.gov/interstate/homepage.cfm>)

Université de Toronto

Sondage pour le système de transports de demain (2001)